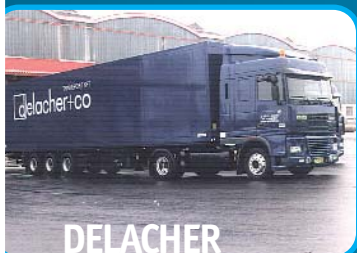


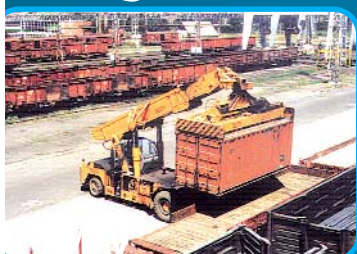
NAVIGÁTOR



DELAGHER

**Regionális
cég**

14. oldal



**Árufuvarozási
boom**

30. oldal



MAHART

**Eladás
előtt**

37. oldal



Fülöp Zsolt az Év Embere

BILK A KELET-NYUGATI FORDÍTÓKORONG

Budapest, Soroksár, Ócsai út
Tel.: +36(1)289-6000
www.bilkkombi.hu



BILK



KOMBITERMINÁL

ROLA-Terminál Konténer Terminál Komplex kiszolgálás Vám

115. szám

Ára: 560 Ft

1037 Budapest, Montevideo u. 4. · Telefon: 888-5400, fax: 888-5499

raaberfreight

NEMZETKÖZI KONTÉNER
SZÁLLÍTMÁNYOZÁS
A VILÁG MINDEN TÁJÁRA



E-mail: ctr@raaberfreight.hu · Web: www.raaberfreight.hu

NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVAROZÓK LAPJA

Főszerkesztő:

Kiss Pál

Lapszerkesztő:Bárány Tibor
Kiss Györgyi**Szerkesztőség:**Csarnai Attila
Erdélyi László
Fehér György
Kiss Anikó
Rákos József
Varga Violetta**Szerkesztőbizottság:**Bognár Zsolt
Gelencsér Kálmán
Horváth Zsolt Csaba
Kiss Gyula
Ötvös Nándor (lapalapító)
Szilvási Bertalan
Torma Imre
Dr. Tóth Lajos
Varga Zoltán

Kiadja

a Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

Felelős kiadó:Kiss Pál
vezérigazgató**Lapigazgató:**

F. Takács István

European
Transport
Press
ETPA Magyar Közlekedési Kiadó tagja
az ETP kiadói csoportnak**Nyomdai előkészítés:** Sprint Kft.**Design:** www.consulex.hu**Nyomda:** CEP Nyomdaipari Rt.**Felelős vezető:**
Solti György vezérigazgatóHU- ISSN 1216-7142
115. megjelenés**A tartalomból****SZÁLLÍTMÁNYOZÁS**

Idei tájkép	7
Adóhatások	9
Waberer's-mérleg	11
Hungaroweiss	13
Delacher	14
Eurogate	17
Emex-siker	18
Raaber Ház	20
Lagermax	21

BILK

Harmadik hónap	24
Új megállapodás	24
MNB-központ	26
Vámkapu Rt.	27

KOMBINÁLT FUVAROZÁS

Hungarokombi	28
--------------	----

VASÚT

Árufuvarozás, 2003	30
--------------------	----

LOGISZTIKA

Európai központok	32
-------------------	----

HORIZONT

ADR	34
-----	----

HAJÓZÁS

A kikötő	37
Dokkmunkások?...	39

OKTATÁS

Távoktatás	40
------------	----

HORIZONT

SN Brussels	42
-------------	----

TÁMOGATÓINK

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége, MÁV Rt., Masped Rt., Eurosped Rt., Raabersped, Delog Kft., Chemol Logistics, Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt., Bombardier Transportation Hungary Kft., Raabersfreight Kft., Milos Spedició Kft., Hödlmayr Hungária Logistics Kft., Pannoncont Kft., Waberer's-csoport, Frans Maas Hungária

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KIADÓ

1081 Budapest, Köztársaság tér 3. Telefon: 303-9357, 303-9391. Fax: 210-5862

E-mail: magyarkozlekedes@mail.datanet.hu

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Hirdetési igazgató: Bándy Zsolt

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella

Fülöp Zsolt az Év embere



A Magyar Közlekedési Kiadó gondozásában megjelenő Navigátor szállítmányozási és logisztikai szakfolyóirat *Fülöp Zsoltnak* ítélte „Az Év embere” címet. A szerkesztőbizottság és a szerkesztőség hetedik alkalommal döntött a megtisztelő cím odaítéléséről. *Sipos István, Kautz István, dr. Berényi János, Wáberer György, Iszak Tibor* és *Révész Bálint* részesült eddig ebben a szakmai elisme-

résben, idén pedig Fülöp Zsolt, a Trans-Sped-csoport tulajdonosa és első számú vezetője veheti majd át a díjat a júniusi Spedexpo megnyitó-ünnepségén.

Fülöp Zsolt a Trans-Sped vezetőjeként vált közismertté szakmai körökben. Az egykori volános 1990-ben alapította cégét – nagybátyja, *Kékessy Dezső* segítségével. Szállítmányozással kezdtek, amely belföldi és nemzetközi fuvarozással, raktározással, vámügynöki tevékenységgel és különböző logisztikai szolgáltatásokkal bővült az évek során. Az említett Trans-Sped neve két éve: Debreceni Logisztikai Szolgáltató és Ipari Park, röviden Delog. Nyolc társasággal holdinggá alakult, így – a vasúti és repülőtéri kapcsolódással – ma már Kelet-Magyarország piacvezető logisztikai szolgáltatója. A csoport éves árbevétele meghaladja az ötmilliárd forintot és 250 főt foglalkoztat.

Első raktárcsarnokukat tíz éve, 1994-ben avatták, a múlt évben viszont újabb 6000 négyzetméteres csarnokkal bővült a Delog. Ennek bérlője a Banta Global Turnkey, a Banta Corporation egyik divíziója, amelynek kedvező tapasztalatai alapján tovább bővült a szolgáltatási palettájuk. Aktív feldolgozást és csomagolást is vállalnak ennek keretében.

Ha visszatekintünk az elmúlt évek dinamikus fejlődésére és bővülésére, akkor egyértelműen megállapítható, hogy a Trans-Sped, illetve a Delog eddigi krónikája igazi szakmai sikertörté-

net, és ebben Fülöp Zsoltnak meghatározó szerepe volt. A 47 éves ismert és elismert szakember évek óta aktív szerepet vállal a szakmai közéletben, hiszen elnöke a Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének és elnökségi tagja a Magyar Logisztikai Egyesületnek. ■



MAGYAR
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS
LOGISZTIKAI
SZOLGÁLTATÓK
SZÖVETSÉGE

**Folyóiratunk támogatója:
a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai
Szolgáltatók Szövetsége
1052 Budapest, Petőfi Sándor u. 3. I. em.
Telefon: 266-6971 Fax: 266-7744**



Légi, tengeri, közúti
szállítványozási és logisztikai
szolgáltatások világszerte



A világ 100 országában több mint 400 EAGLE iroda áll az Ön rendelkezésére

EGL Eagle Global Logistics (Hungary) Kft.
Airport Business Park, C4/II.
2220 Vecsés,
Lőrinci út 59.

telefon: (06 29) 55 12 45
telefax: (06 29) 55 12 43
e-mail: Budapest@eaglegl.com
web: www.eaglegl.com



MILOS SPEDITION



Központ / Headquarters / Zentrale:

Milos Spedíció Kft.
9700 Szombathely, Puskás T. u. 11.
Tel.: +36 94 331 094; Fax: +36 94 331 194
E-mail: miloszhely@axelero.hu

Képviseltek / Representations / Niederlassungen:

H-1147 Budapest, Öv u. 161/B
Tel./fax: +36 1 363 2915
E-mail: istvan.sziraki@m.milossped.com

H-8000 Székesfehérvár, Börgöndi u. 14.
Tel.: +36 22 502 430, 502 431
Fax: +36 22 329 305
E-mail: fehervar@m.milossped.com D-93057

Regensburg, Posener Strasse 85

Tel.: +49 941 630 7950

Fax: +49 941 630 7949

E-mail: michael.gangl@m.milossped.com

A-7503 Grosspetersdorf, Ungarn Strasse 25

Tel./fax: +43 3362 20593

E-mail: milos.at@m.milossped.com

NL-7570 AE Oldenzaal

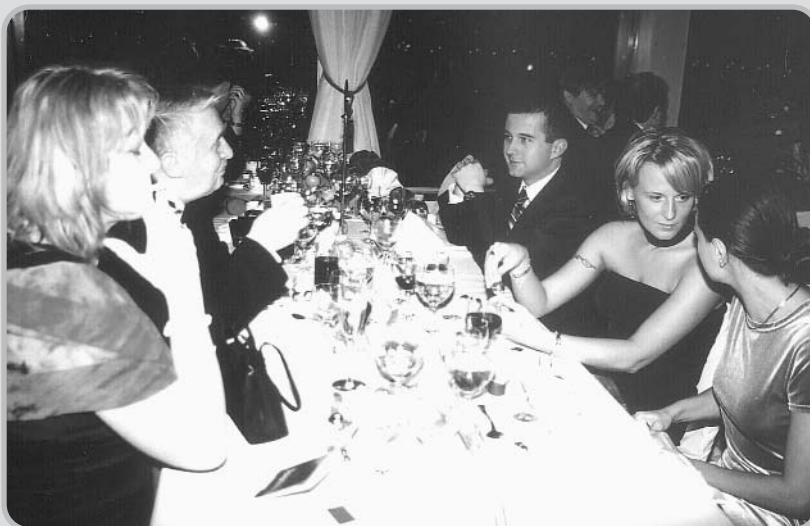
P.O. Box: 223

E-mail: milos.nl@m.milossped.com

Tevékenységi köreink:

- szállítványozás • fuvarozás,
- raktározás • vámkezelés.

Sajtóbál 2004



A hagyományos sajtóbálnak idén a Hotel Mariott adott otthont és a báli szezon egyik nyitórendezvényének számított. A hazai közélet rangos eseményén ismételten ott volt Medgyessy Péter miniszterelnök és a kormány több tagja is.

Kiadónk, a Magyar Közlekedés ugyancsak ismételten szponzorálta az újságírók bálját és lapunk is képviseltette magát az idei farsangi sajtóbálon. Ott voltak a GKM vezető tisztségviselői is, Tóth Kamilla miniszteri kabinetfőnökkel és Kertai Ágnes sajtófőnökkel az élen. A jó hangulatú, reprezentatív mulatságon találkozhatunk a fuvarozási szakma több ismert személyiségével is. Ott volt Urbán Lajos, Varga István, Horváth Zsolt Csaba – természetesen feleségeik társaságában. Azzal búcsúztunk, hogy legközelebb, a februári NIT-Bálon találkozunk – ugyanott.

Fotó: G. Szűcs László,
Kiss Györgyi

Schenker Kft.

Varga Zoltán ügyvezető igazgató



Személyi változás történt a Schenker Kft.-nél. Mint már jeleztük, Varga Zoltán lett januártól a társaság első számú ügyvezető igazgatója, Erdélyi Kálmán továbbra is a Schenker Kft. ügyvezető igazgatója. Varga Zoltán szakmai pályafutása a Maspedhez kötődik, de dolgozott már a Schenker Kft. elődjénél, a Masped-Triasnál is. Kinevezése előtt a Masped Rail ügyvezető igazgatója volt. Varga Zoltán egyúttal az MKIK szállítmányozási tagozatvezetője is.

Volán Egyesülés

Új vezetők

Élő Elemér, a Giraud International Voláncamion Rt. korábbi vezérigazgatója és kisebbségi tulajdonosa januártól a Volán Egyesülés gazdasági igazgatója. Élő Elemér korábbi pályafutása a Tisza Volánhoz kötődik. Az egyesülés főkönyvelője: dr. Molnár József.

T.E. Logistics Rt.

Májusban startolnak

Új közúti fuvarozó és szállítmányozó cég alakult T.E. Logistics Rt. néven. A Skoglund Befektető Holding Rt. és Urbán Lajos 159 millió forintos törzstőkével alapította az új társaságot, amelynek központja Gyálon lesz. Az igazgatóság elnöke dr. Komlós János, tagjai: Polgár András, Szemző János, Szokolics Attila és Urbán Lajos. A vezérigazgató várhatóan Urbán Lajos lesz, a Hungarocamion egykori vezérigazgató-helyettese. A T.E. Logistics Rt. májusban kezdi meg tevékenységét, közel száz szerelvénnel.

Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA

Baggio után Böni



Az Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA bázeli központjában január 5-én a pénzügyi és a kontrolling terület vezetését – amelyet átmenetileg *Zeno Baggio*, az ICF SA elnök-vezérigazgatója irányított – *Franz Böni* (képünkön) vette át.

A 46 éves Franz Böni, a nemzetközi pénzügyek avatott szakembere által vezetett pénzügyi és kontrolling igazgatóság négy részlegében 35 munkatársat foglalkoztat, s az a pénzügyi és számviteli ügyek intézése mellett olyan további szolgáltatásokat is nyújt, mint a káresek feldolgozása vagy a teljesítménybizonylatok elszámolása.

Franz Böni okleveles könyvelői és ügyintézői tanulmányait az AKAD/SIB-n v. Spanyolországban és Svájcban is látogatott menedzsment- és káderelődásokat. Ezenkívül még a svájci Polaroid AG pénzügyekkel foglalkozó 11 európai részlegét is vezette. A Polaroidnál projektvezetőként az európai napszemüveg-eladásokat segítette, majd az ellátási lánc (scm) felelős ügyvezetője lett. Legutóbb a neuenburgi európai kontrollerként a Quark Media House Sarl.-nál a nemzetközi SSC (Shared Service Center) vezetője volt.

Torma Imre:

Tájkép az ideai csaták előtt



2004. május 1. történelmi dátum Magyarország életében. A szűkebben vett szakmánk, a szállítmányozói és logisztikai szolgáltatók számára is egy várt és mélyreható esemény. Mégis, talán nem ünneprontás, ha úgy fogjuk fel, hogy a szakmánk számára a piaci feltételek átalakulásának folyamata súlyosabban esik a latba. A működő tőke, majd a külföldi szállítmányozók, fuvarozók Magyarországra történt beáramlásával az elmúlt évtizedben erősödött az a folyamat, amely a szakmánk átalakulását hozta magával. A konkrét május 1-i, részben az új jogszabályokhoz kötődő változások – a vámügynöki szolgáltatások visszaszorulása, az új forgalmi adó szabályozás, stb. – természetesen a szállítmányozókat is érzékenyen érintik, de nem változtatják meg, inkább erősítik az előbb említett folyamatot. Ennek lényege: a hagyományos szállítmányozás helyébe a piac mind sürgetőbben összetett árutovábbító, a technológiai folyamatokba beépülő szolgáltatást igényel.

A 2004. év eleji rövidre fogott helyzetkép ellenére is fontos volt, hogy a szövetség, a lehetőségeihez mérten, minél többet tegyen a tagjaink felkészítésére az EU tagsággal kezdődő időszakra. Néhány évre visszamenőleg: egy éves továbbképzési kurzust szenteltünk az EU megismerésére, az őszi szállítmányozói napok előadásai többségükben ugyancsak a felkészülést szolgálták. A 2003-ban tartott NCTS (az új számítógépes tranzitrendszer angol megfelelője) konferenciák (a gyűjtő szállítmányozók részére külön is tartottunk egyet) is ebbe a sorba tartoztak. Ez év januárban két konfe-

renciát tartottunk az uniós ÁFA jogszabályok magyarországi alkalmazásával való ismerkedésre. Lehet, hogy „domb előtti abrakolásnak” tűnik, de február elején, a szövetség, újabb képzést indít az EU jogszabályok és gyakorlat átvételének megkönnyítésére, beleértve a jogszabályok nyelvi sajtosságait is.

A szakma fájdalmas vesztesége – az Európai Unión belüli vámhatárok megszűnése következtében – a vámügynöki tevékenységek mintegy 20 %-ra csökkenése. Sok tagunk számára a változó, főként romló szállítmányozási feltételek közepette a vámügynöki szolgáltatás jelentette, ha kemény munkával is, a folyamatos, biztos bevételt. A veszélyt időben felismertük, mégsem tehattünk eleget. A fölöslegessé váló munkatársaink gondja közös gondunk. Megoldására nem sikerült olyan forrásokat biztosítani, mint amilyeneket az előttünk csatlakozó országok az EU-tól és a saját költségvetésüktől kaptak. A Magyar Vámügyi Szövetséggel és a Vámügynökségek és Vámközreműködők Magyarországi Szövetségével az elmúlt évben alapított Konföderatív Tanács égisze alatt folyamatosan kerestük a lehetőségeket. Ebből sajnos csak az jött ki, hogy, a Nemzeti Felnőttképzési Intézet irányítása alatt összesen 200 millió HUF kerülhet felhasználásra a vámszolgáltatói munkakörből kikerülő kollegák átképzésére. Logisztikai-, jövedéki-, INTRASTAT- ügyintézőnek képezik át a jelentkezőket, azokban az oktatási intézményekben, amelyek az NFI-nél eredményesen pályáztak. Ez az átképzés, továbbképzés még nem kezdődött el.

A Konföderatív Tanácsban résztvevő három szövetség arra is szövetkezett, hogy külön-külön részt vesznek a GKM pályázatán, amely az EU-ra való felkészülést segíti elő. A szövetségek – ki-ki a maga szakmai érintettsége alapján – három oktatási projektet állítottak fel és megállapodtak, hogy az általuk tartott képzésre a másik szövetség tagjait is fogadják. Az MVSz EU adózási, engedélyezési, statisztikai és jövedéki jogi alapismeretek biztosítását vállalta fel. A VVMSZ az EU vámjog alapismereteinek oktatását vette célba. Az MSzSz, mint említettük, a szállítmányozókat közvetlenebbül érintő EU jogszabályok és gyakorlat átvételét kívánjuk elősegíteni. A pályázatok elbírálása több hetet csúszott, és részben még ma is bizonytalan. A szövetségek minden esetre a képzési projektek feltétlen megvalósítását határozták el.

A Konföderatív Tanács működésének említésével jeleztem, hogy az MSzSz más érdekképviseletekkel való együttműködésében az említett vámügyi, vámügynöki szövetségekkel való kapcsolat került előtérbe. Ennek alapja a közös gond, és a közös útkeresés. A más szállítmányozói és közúti fuvarozói érdekképviseletekkel korábban aktívabb párbeszéd küssé háttérbe szorult. Ez utóbbi érdekképviseletek időközben elkészítették a fuvarozók és szállítmányozók közös etikai kódexét és – mint többször kinyilvánították – elvárják, hogy szövetségünk is csatlakozzon. MSzSz álláspontja, hogy a közös etikai normák tekintetében jó alap az MKIK etikai kódexe. Az érdekképviseletek ilyen téren való együttműködésében mi inkább – kiemelkedő szakmai tekintélyek kiválasztásával – a vitás ügyek eldöntéséhez szakmai elbíráló, döntési fórum létrehozását javasoljuk. Az MSzSz állás-

pontjában szerepet játszik – és a társ érdekképviseltek ezt fogadják el legkevésbé – hogy a szállítványozói és fuvarozói érdekek alapvetően eltérnek. Ez, pedig – legalábbis kifele – szűk teret szab a közös érdekek képviselőinek.

Mint ismert, a szállítványozási tevékenység szabályozása, melynek az MSzSz volt a kezdeményezője, több év szakmai vita után sem oldódott meg. Tavaly az MSzSz elhatározta, az un. önkéntes MSzSz regisztrációt. Ennek az volt a célja, hogy az EU tagság idejére a szállítványozóknak legyen legalább egy lehetősége a szakmai elkötelezettségük igazolására. Az akció sikeres volt és tovább folytatódik. Hatvan feletti számban adtuk ki regisztrációs tanúsítványt, vagy fogadtuk az érdeklődők bejelentését. Többségükben az MSzSz tagok közül jelentkeztek, de a szövetségen kívüli társaságok köréből is. Am az MSzSz regisztráció igazi sikerét az adja, hogy a GKM szükségesnek látta egy tanulmány elkészíttetését a szállítványozási tevékenység szabályozásáról. Mert szerintünk is, az lesz az igazi, ha az állami hatóság és a kamarák együtt adnak pecsétet papírt, EU célú felhasználásra, amely tanúsítja, hogy valaki „bejegyzett” szolgáltató.

A Közlekedés Tudományi Egyesület 2004. február 26-27. között Tatára tervezett konferenciájának gazdag programjában is helyet kap a szakmánk. „Az EU integrációjának várható hatása a szállítványozási piacra” címmel Kautz István az MSzSz elnöke, „Az országos jelentőségű logisztikai központok szerepe az EU csatlakozás után” címmel dr. Csaba Attila a KTE elnökségi tagja tart előadást. Dr. Ruppert László, a KTE társelnöke előadásának címe: „A szállítványozási tevékenység EU-konform jövőképe”.

2004-ben néhány hagyományosnak számító esemény is bejegyzésre került az MSzSz naptárába. Egyik a SPEDEX-PO, amely 2002. után csak minden második évben kerül megrendezésre. A szövetség és a kiállítást szervező Braun Kft. minden követ megmozgatnak, hogy a szállítványozói-és logisztikai szolgáltatói tartalom a korábbiaknál jobban érvényesüljön. Ahhoz, hogy a szállítványozó érdekelt legyen a részvételben, elő kell segíteni a megbízói oldal érdemi jelenlétét, pl. „fogadás a megbízók tiszteletére” formájában. Közös igyekezettel növelni akarjuk a külföldi szakmai résztvevők számát. A szállítványozói szakképzés, mint az MSzSz által föl vállalt egyik legfontosabb feladat, a tervek szerint külön hangsúlyt kap a kiállításon. Itt kerül majd átadásra két fiatal szakembernek a 2004. évi Termék és Logisztika Díj.

Az évek óta novemberben megrendezett szállítványozási napok úgy is beváltak, mint az aktuális szakmai problémák összegezésének fóruma, úgy is mint az EU-ra való felkészülés egy-egy állomása. Az EU ügye, mint már szó volt róla, átmegy a hétköznapiakba. Reméljük, hogy a 2004 őszen ismét megrendezésre kerülő szállítványozó napok az immár hagyományos sorozat méltó folytatását jelentik. Aktuális probléma – tartok tőle – az EU csatlakozás után öt hónappal lesz bőven.

A 2002 őszen az MSzSz és az MKK gondozásában megjelent, átdolgozott Szállítványozási Ismeretek szakkönyv sorozat az eltelt időszakban az érdekeltek – tanulók, oktatók, szállítványozók – elismerésével találkozott. A tankönyv forogatói úgy találták, hogy az egyes szállítványozói szakágak anyagainak korszerűsítése, ellenőrző kérdések és esettanulmányok beépítése jól tett a szakmai színvonalnak. Eltérő véleményeket hallottunk a negyedik számú könyv fontosságáról, vagy a szállítványozási földrajz című tananyag hiányáról. Egy valami azonban kétségtelenül és fájón hiányzik a tankönyv sorozatból: a logisztika. A szövetség 2004. évi tennivalói között megfontolandó a hiány pótlásával kapcsolatos intézkedés.

A 2004. évi MSzSz naptár kiemelkedő eseménye lesz, a hagyományoknak megfelelően, május végére tervezett éves Tisztújító Közgyűlés. A közgyűlés, mint rendszeren, beszámoló, elszámolás, program elfogadás, esetleg ha kell az alapszabály módosítása. A tisztújítás azonban a szokásosnál is gondosabb előkészítést igényel. Az előkészítés során meg kell ismerni, fel kell mérni a tagság véleményét a szövetségről, összegyűjteni a jobbító szándékú észrevételeket, a tisztviselők munkájának értékelését, a személyekre szóló javaslatokat. Mivel tagjaink az ország számos részében működnek, a feladat földrajzilag sem kicsi. Számíthatunk rá, hogy a február elején felálló jelölőbizottság megbirkózik majd ezzel a 3 évenként visszatérő többletfeladattal is.

A Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége 2004 elején is nehéz feladatok előtt áll. Ezek egy jelentős részében – oktatás, továbbképzés, szakmai konferenciák – már van mire támaszkodni, más részében – pl. a tagjaink piacon maradásának hathatós elősegítése – kevesebb a biztos megoldás. A tagjaink számíthatnak rá, hogy az akár kisebb, akár súlyosabb ügyekben a szövetség 2004-ben is felelősséggel végzi a tagok érdekének képviselőit.

(A szerző az MSZSZ főtitkára)

Új elérhetőség:

A Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége (MSzSz)

e-mail címe január 1-jétől megváltozott.

Az új e-mail cím: hungsped@hu.inter.net

Az internetcím változatlan: www.szallitmanyozok.hu

Az MSzSz szakmai tájékoztatója

Az EU-csatlakozás adóhatásai

A Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége (MSzSz) két alkalomra szóló meghívást küldött tagvállalkozásainak. Mindkét rendezvényen az európai uniós csatlakozásunk után bekövetkező adóhatásokról ejtettek szót: a január 15-ei összejevetelen a vállalkozások első számú vezetőinek, a január 22-én pedig a vállalkozások pénzügyi vezetőinek hangzottak el előadások.

A Közlekedési Múzeum tanácstermében január 15-én Torma Imre, az MSzSz főtájkára köszöntötte a több mint hetven megjelent résztvevőt és a három előadót: Oszkó Pétert (Deloitte Rt.), dr. Szűcs Bálintot (Freshfields Bruckhaus Deringer) és Kapásiné dr. Búza Máriát, a Pénzügyminisztérium munkatársát.

Oszkó Péter az EU-csatlakozás adóhatásait ismertette bemutatta az EU adórendszerét és az úgynevezett közösségi vívmányokat, az „acquis communautaire”-t, beszélt a közvetlen adókról, a fogyasztási adóról és a regisztrációs díjról, részletesen szólt az áfa-ról és végül az adminisztratív és eljárási szabályok tudnivalóira hívta fel a megjelentek figyelmét.

A közösségi jog elsődleges és másodlagos kategóriára osztható - az előbbibe az alapító szerződések és a csatlakozási szerződések tartoznak, míg az utóbbiba az intézmények által alkotott, származtatott rendeletek és irányelvek. A rendeletek a tagállamok számára általánosan kötelező hatályúak. A határozatok a címzettek nézve kötelezőek csak, Az irányelvek olyan keretszabályok, melyektől módszerekkel és eszközeikkel a tagországok eltérhetnek. A vélemények és ajánlások nem kötelező érvényűek. A nemzetközi szerződéseket azonban illik betartani. Az Európai Bizottság egyes aktusai pedig gyakorlatilag jogforrások (precedensügyek). Az adójogi jogforrások külön kategóriát képeznek.

A közösségi adójog közvetlen hatályát a vertikális (EMMOT) és a horizontális (FACCIRI DORI) alkalmazhatóság szempontjából vizsgálhatjuk. A vertikális szemléletmódnál az adóalany – az állammal szemben – hivatkozhat az irányelvre. A horizontális alkalmazhatóságnál az adózó és egy másik adózó közötti viszonyban a közös-

ségi jog közvetlenül nem alkalmazható. Az előzetes döntési eljárás valójában az Európai Bíróság értelmezése a közösségi jog kérdéseiről (a tagállami bíróság kérésére). A tagállami jogsértéssel szemben az adózónak jogorvoslati lehetősége van.

Az előadó szólt a társasági adózásról. Az EU-ban a közösségi szabályozás erős harmonizációja miatt a közvetlen adók erősebbek, mint a közvetettek. A személyi jövedelemadóra nincs irányelvi rendelkezés.

A társasági adózás változásai című szócikk alatt az előadó egyebek mellett említette az anya-leányvállalati irányelv hatását (az osztalékfizetés forrásadómentes); az átalakulási irányelv hatását; a kamat-jogdíj irányelv hatását (forrásadók eltörölve); az Arbitrációs Egyezmény hatását; az EU Joint Transfer Pricing Forum tevékenységét, valamint a transzferárak dokumentációját szabályozó (2003. szeptember 1-i) PM-rendeletet.

A fogyasztási adó a csatlakozással eltűnik. A gépjárműveknél bevezették a regisztrációs díjat, amely nem érték-alapú: a forgalomba helyezéskor fizetendő, a motortípus, az úrtartalom és a környezetvédelmi minősítés alapján.

A következő résztema az áfa újradefiniálása volt. A várható változások forrása a 6. EU-irányelv. Az új áfa-törvény még nem készült el, a tervezett módosításokkal együtt terjedelme várhatóan a korábbi duplája lesz.

A közösségen belüli ügyletek új kategóriát képeznek (a vámhatáron belüli, de nem belföldi ügyletek). Előre láthatóan jelentősen növekvő adminisztrációs terhekre kell számítani!

A jelenleg is szabályozott ügyleteknél várható változások közül az előadó elsőként az adóalanyiség megítélését említette. Nem várható az opciós adóalanyiség bevezetése. A költségvetési

szervek elvesztik áfa-alanyiságukat. A másik figyelmet érdemlő kérdés a termékértékesítés fogalma (a rendelkezési jog átadása áfa-köteles: a tulajdonjog átruházása és a rendelkezésbe adás értékesítésnek számít). Az előadó megjegyezte: érdemes ismerni a bírósági döntéseket! A harmadik sarokpont az engedmények, értékesítési akciók kérdése (az ingyenesen nyújtott szolgáltatás után kell áfát fizetni). E fejezet utolsó résztemájaként az adómentesség keretei kerültek terítékre. E szabályozás különösebben változni nem fog, a tagállamoknak opcionális választási lehetőségük van kb. 200 ponton.

Az áfa-levonás és -arányosítás is szóba került. Aki áfa-levonásra jogosult, az az EU-ban nem korlátozható ennek gyakorlásában. Az EU-n kívüli ügyfeleknek teljesített biztosítási és pénzügyi szolgáltatások áfája levonható lesz. Az eszközbeszerzésnél az áfa olyan arányban vonható le, amilyen arányban a vállalkozás céljaira használják az eszközt.

Az áfa-levonási tilalmak kapcsán az előadó felhívta a résztvevők figyelmét arra, hogy jelenleg csak átmeneti szabályozás van (a luxus, reprezentáció és szórakozás kategóriájára). Amíg nincs végleges szabályozás, a tagállamok fenntarthatják saját tilalmaikat. A magyarországi gyakorlatban vitatható a telefon-költség, a személygépkocsi karbantartása, valamint a parkolási- és útdíjak áfájának szabályozása.

A közösségen belüli ügyletek szabályozásában termékértékesítés esetén a célország elve érvényesül, ha adóalany, vagy jogi személy a vevő (az adóalap a beszerzési ár és a – például szállítási, csomagolási – költségek együttesen). Ilyen esetekben a származási országban a levonási jogot nem érintő közösségi mentesség érhető el. A nem adóalany jogi személy és a levonásra nem jogosult adóalany 10 ezer euro alatt mentesíthető a célország adó-kötelezettségei alól. Az EU-n belüli eladás áfa-mentes (ha tudom a vevő cég ún. áfa-számát)!

Ha a vevőnek nincs közösségi adószáma, akkor a származási ország elve érvényesül és a származási áfát fizetik. A származási ország adóalapja az eladási ár. Új járműnél – 6 hónapnál fi-

atalabb, illetve 6 ezer kilométer futásteljesítmény alatt – soha nem érvényesül a származási ország elve.

A távértékesítés az, ha az eladó kézbesíti, szállítja a vevőnek az árut (itt 100 ezer euro a határ, de lehet 35 ezer euro is). Az új járművek és installációk összeszerelése esetén a célországban fizetendő az adó. Az installáció javítása, szerelése esetén az értékesítés helye az összeszerelés helye. A konszignációs raktározás előírásaira is figyelni érdemes.

A háromszögületeknél egyszerűsítési szabály érvényesül: a – termelő és a vevő között – közvetítő csak a saját államában adminisztrál. A szolgáltatás nyújtásánál a teljesítés helye a szolgáltatást nyújtó székhelye, telephelye. (Bizonyos esetekben a megrendelő székhelye is lehet, sőt érvényesülnek speciális szabályok is. A járművek bérlete esetén a teljesítési hely a bérbeadó telephelye.) A telekommunikációs és elektronikus szolgáltatások kérdésköre sem elhanyagolható.

Végül az adminisztrációs kötelezettségekről esett szó. Itt figyelni kell a más államokba való bejelentkezési kötelezettségekre (előfordulhat készletátvitel szállítás más tagállamban lévő telephelyre, értékesítés nélkül).

A nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségek körében a vállalkozásoknak uniós adószámot kell beszerezni, a számlán a vevő uniós adószámát is fel kell tüntetni – még belföldi vevő esetén is (ennek ellenőrzése Központi Kapcsolattartó Irodán át, a brüsszeli központtól kérhető). Fuvarlevéllel bizonyítható a hazai adómentességre való jogosultság. Negyedévente összesítő

jelentéseket kell készítenie annak, aki terméket értékesít más uniós tagállam adóalanyának.

Az intrastat rendszer a tagállamok közötti árumozgást rögzíti, s itt havonta kötelező az adatszolgáltatás – a KSH felszólítására.

Dr. Szűcs Bálint a teherközlekedésre vonatkozó áfa-rendelkezéseket mutatta be az Európai Közösség forgalmi adó szabályozása alapján. Szólt a releváns szabályokról és típuseseteket is ismertetett az angol jogrendszer gyakorlati példáinak felhasználásával.

A 77/388 EEC irányelv (a 6. direktíva), a 91/680 EKG irányelv az adóhatárok megszüntetéséről és az új – május elsején hatályba lépő – áfa-törvény tervezete tartozik az alapvető jogszabályok közé.

Az előadó beszélt a teljesítés helyének fő szabályáról (a megtett útvonal számít) és a közösségen belüli teherközlekedés átmeneti rendelkezéseiről (ha a kezdő és befejező pont két külön tagállamban van, s egy másik esetről, amikor az induló és a végpont belföldön van, de a fuvar kapcsolódik más tagországhoz is).

A járulékosan kapcsolódó szolgáltatásoknál a teljesítés helye az, ahol az esemény történik (ha a megrendelő más országban bejegyzett adóalany, akkor ott). A közvetítők által végzett szolgáltatásoknál a teljesítés helye a szolgáltatást nyújtó székhelye. (Az átmeneti rendelkezés a kiindulási országot és azt az országot említi, ahol a közvetített szolgáltatást nyújtják.) Szó esett arról is, mi a helyzet akkor, ha a szállítványozó közösségen belül nyújt szolgáltatást, vagy a speditőr más or-

szág adóalanya (ez utóbbi esetben a megrendelő adózik).

Az adófizetésre kötelezett személye belföldi teherközlekedésnél a fuvarozó, szállítványozó. A közösségen belüli teherközlekedésnél ugyancsak a fuvarozó, szállítványozó, amennyiben a megrendelő nem másik tagállam adóalanya. Kapcsolódó szolgáltatás és közvetítés esetén aki nyújtja a szolgáltatást, az adózik, ebben az esetben is azzal a kivétellel, hogy amennyiben a megrendelő másik tagállam adóalanya, úgy az adózási kötelezettség őt terheli.

Az adómentesség volt a következő témakör. Export esetén az adó 0 százalékos, import esetén szintén 0 százalék (ha értéke beépül a termék adóalapjába). Az EU első rendeltetési helyig felmerülő járulékos költségek az adó alapját képezik. A tranzit is mentes, ha a költség része az importtermék adóalapjának. A nemzetközi közlekedéshez kapcsolódó szolgáltatásoknál vámmentes az árumozgás a közösségen belül, közműraktárakban és vámraktárakban.

Az előadó beszélt típusesetokról és az adókötelezettség kapcsán vizsgálandó kérdésekről is. Belföldi teherközlekedés esetén, Magyarországon, magyar szállítványozó esetén változatlan a megítélés: az adót a fuvarozó fizeti (kivéve, ha a belföldi közlekedés nemzetközi fuvar része, vagy ha exporthoz kapcsolódik.) A közösségen belüli teherközlekedésnél, ha az tagállamok között zajlik, vagy ha egy tagállamon belül, vagy harmadik országon át, más a megítélés. Magyarországról az EU tagországaiba való közlekedés esetén a teljesítés helye Magyarország (ha a vevő nem adóalany), vagy az adószámot kiadó ország (ha a vevőnek van közösségi adószáma és azt a szolgáltató rendelkezésére bocsátja). Az áfa-fizetés – ha nem magyar adóalany a megrendelő – fordított, ha pedig nem adóalany, vagy magyar adóalany a megrendelő, akkor a fuvarozó fizet.

Megemlítette a hamarosan felálló Központi Kapcsolattartó Irodát, ahol a közösségi adószámokat lehet ellenőrizni.

Kapásiné dr. Búza Mária főként a számviteli munka szempontjából tekintette át a kérdéskört. Beszélt a számvitel szabályozásának eddigi változásairól, majd a május elseje után várható tennivalókról. Felhívta a figyelmet arra, hogy a számvitel harmonizálásához szükséges lépést Magyarország már 1992-ben megtette. Az 1998-ban végrehajtott tételes összeha-

Felhívás továbbképzésre

A Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége felkészítő oktatást szervez az EU-szabályok és -gyakorlat átvételére. Résztvevők: a Konföderatív Tanácsban részes három szövetség (MSzSz, MVSZ, VVMSZ) tagjainak munkatársai. Az oktatás 2004. február 6.–április 23. közötti időszakban lesz, minden harmadik pénteken 9.00–17.00 óra között. A résztvevők az elszámolt ismeretekről április végén számot adnak. Az oktatás helyszíne: a Vám- és Pénzügyőrség Szociális, Kulturális és Sportközpontja (1093 Budapest, Mátyás utca 16.).

Az oktatás a GM SZVP-2003-4. címen meghirdetett pályázata alapján került megszervezésre. A pályázat elbírálása még nem történt meg.

Az oktatáson való részvétel, a megjelölt körben, az MSzSz pályázatának elfogadása esetén, díjmentes. A pályázat elutasítása esetén a résztvevők (a küldő társaságok) személyenként 80 000 HUF oktatási díjat (plusz jegyzetárat) fizetnek. További, naprakész információ az MSzSz honlapjáról (www.szallitmanyozok.hu) 2004. január 30-tól tölthető le.

MSzSz Titkárság

sonlítás szerint a magyar számviteli törvény megfelelt az EU követelményeknek. A megfelelés tovább erősödött a 2000. évi C. törvénnyel. Magyarország számvitele tehát fejlett.

Nemzetközileg vannak jelentős változások a világszerte egységes beszámoltatási rendszer elérése érdekében (az európai, a nemzetközi és az amerikai szabályozások közelítésén nagy erővel dolgoznak). Ezért figyelemmel kell kísérni a változásokat, fel kell tárni a magyar és a nemzetközi számviteli standardok (a továbbiakban: IAS-ek) közötti különbségeket.

Az IAS-ek alkalmazásáról szóló 1606/2002/EK-rendelet 2005-től lesz kötelező az európai tőzsdéken jegyzett társaságok számára (mintegy 7 ezer vállalkozást érint). A kötelezettség csak a tőzsdei vállalkozások konszolidált beszámolójának készítésére vonatkozik, de a tagállamok az IAS-ek al-

kalmazását kiterjeszthetik más vállalkozásokra, illetve az egyedi beszámolókra is. Magyarország az egyedi beszámolóra – mivel ez adja a jövedelemadózás kiinduló értékét, az adózás előtti eredményt – nem terjeszti ki az új rendszer alkalmazását sem kötelezettségként, sem lehetőségként, így az egyedi beszámolók összeállításának szabályait továbbra is a számviteli törvény tartalmazza.

Az EU Bizottsága törekszik a merev elvárások oldására. A 2003/51/EK irányelv megkönnyíti az átjárást a nemzetközi előírások és az EU-elvárások között. A nemzetközi számviteli standardok hivatalos fordítása most készül.

Az EU-ban a beszámolást általánosan a számviteli irányelvek szabályozzák, ami egy keretrendszer, kevés konkrét utasítással, főként elveket, struktúrákat rögzít. Ezzel szemben a

Nemzetközi Számviteli Standard Bizottság (IASB) egy, a beszámolással kapcsolatos témákat részletesen feldolgozó szabálygyűjtemény (az IAS-ek) gazdája. A standardok és értelmezések rendszere ma is bővül. Az előírások alkalmazására általában egy év felkészülési idő áll rendelkezésre.

Az EU jogalkotásban az irányelvek alapját a szabadságjogok érvényesítése, míg a rendeletek esetében az EU-s intézmények hatékony működtetésének biztosítása határozza meg. Az EU irányelvek a tagállamokra jogalkotási kötelezettséget rónak, előírásaik a nemzeti törvényekbe (így a számviteli törvénybe) a sajátosságok beépítésével emelhetők át. Az EU-s intézmények működtetését szolgáló rendeletek közvetlenül alkalmazandók a rendelet hatálya alá tartozó gazdálkodókra.

Bárány Tibor

Waberer's Csoport - mérleg

Hatvanmilliárd az árbevétel

Rendkívül feszített beruházási ütem és a vállalatcsoport egészét érintő integráció végrehajtása mellett is több mint 10 százalékos adózás előtti eredménynövekedést ért el Közép-Európa piacvezető fuvarozási, szállítmányozási és komplex logisztikai szolgáltató vállalata, a Waberer's Csoport - állapítja meg a cégcsoport 2003. évi üzleti évét értékelő gyorsjelentés.

Az adózás előtti, várhatóan 4 milliárd forintos eredmény részben a forgalom 10 százalékos bővüléséből adódott, s a nettó árbevétel 2003-ban 60 milliárd forint körül alakult. Az eredmény további javulásához jelentősen hozzájárult a 2002 végén megvásárolt Hungarocamion Rt. integrációjának sikeres befejezése. A racionalizálás, a párhuzamosságok megszüntetése, az integrált vállalatirányítási rendszerek kiterjesztése mellett is tovább növekedett a teljes munkaidős foglalkoztatottak létszáma.

A Waberer's Csoportot - azaz a 23 magyarországi fuvarozási, szállítmányozási, logisztikai és vámszolgáltatói céget, valamint 5 további külföldi vállalatot - többségi tulajdonosként irányító Volán Tefu Rt. minden területen tovább növelte piacvezető pozícióját Magyarországon és Közép-Európában egyaránt.

Az elmúlt évben különösen a logisztikai ágazat és a vámszolgáltatásokkal foglalkozó vállalatok teljesítménye növekedett kiugró mértékben. A fuvarozás területén 2003-ban 430, a legszigorúbb európai energiatakarékossági és környezetvédelmi előírásoknak megfelelő gépjármű beszerzésével tovább fiatalodott a csaknem 1400 fuvarszerszomból álló nemzetközi flotta, amelynek átlagéletkora fiatalabb 2,8 évnél. Az elmúlt évben adták át rendeltetésének a MÁV Rt.-vel közösen fejlesztett Budapesti Intermodális Logisztikai Köz-

pont, Közép-Kelet-Európa legnagyobb logisztikai beruházásának első szakaszát. A cégcsoport többségi tulajdonában lévő BILK Logisztikai Rt. 20 ezer négyzetméternyi korszerű raktár-logisztikai területen és az ehhez tartozó irodákban 2003 őszén kezdte meg ügyfelei, a hazai ellátási lánc fontos szereplőinek kiszolgálását. A részvénytársasághoz az év végéig beérkezett igények alapján 2004-ben további 40 ezer négyzetméter területű raktár-csarnok építésének előkészítése kezdődött meg. A BILK teljes kiépítése után közel 200 ezer négyzetméter raktár-logisztikai területtel és a legkorszerűbb szolgáltatásokkal Közép-Európa első számú logisztikai központjává válik.

A vállalat 2003 őszén bejelentette, hogy új piaci kategóriát nyit, és Magyarország európai uniós csatlakozását követően saját feltételei szerint bocsátkozik versenybe az integrált piacon. Az új kategória elnevezése a WABERER'S OPTIMUM SOLUTION(tm). A Waberer's Csoport középtávú célkitűzése az európai regionális piacvezetői pozíció megszerzése.



Stumpf Károly emlékezete

„Örömmel tölt el az a tudat, hogy a mai szakmai elit nem kis része úgy tekint rám, mint KARCSI bácsira, és nem úgy, mint egy, a múltat visszasíró, kiöregedett nyugdíjasra.” Így fejezte be az ünnepi interjúját Stumpf Károly – lapunk volt szállítmányozási rovatvezetője – 1999 nyarán, amikor 70. születésnapja mellett abból az alkalomból is köszöntöttük, hogy 50 éve kezdte a szállítmányozó szakmát. Azt a szakmát, amit szinte haláláig űzött, s csak a súlyos betegség miatt hagyott fel vele.

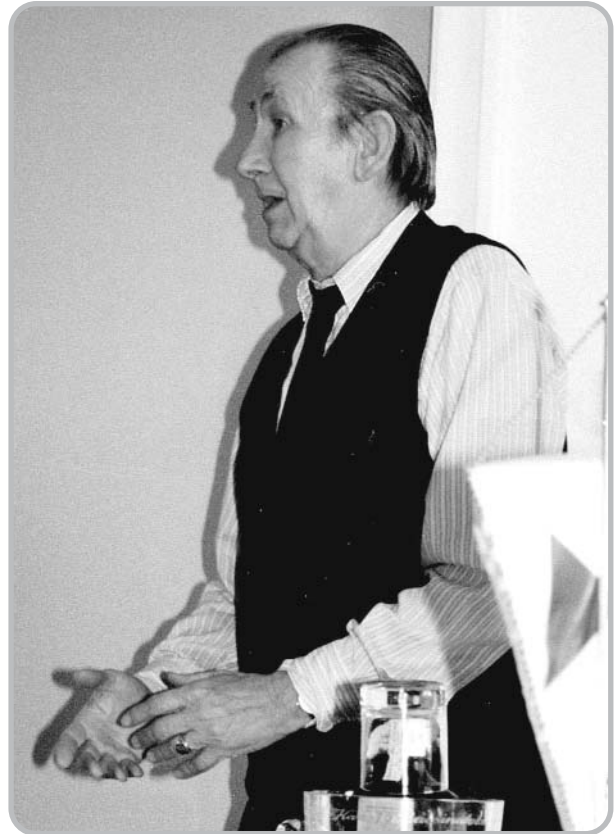
Temetéssel kezdte az életet a speditőrök családja. A magyar szállítmányozók egyik „nagy öregje” távozott közülünk. Karcsi bácsit a család és a barátok mellett a volt kollégák tucatjai búcsúztatták. Azok a kollégák, akik az 54 évnyi speditőrkedése alatt csak tanulhattak tőle. Tanulhattak tőle szakmaszeretetet, alázatot, kitartást és néhányan elleshették a sikeresség titkát is.

Stumpf Karcsi bácsi nem készült szállítmányozónak, de vérbeli speditőr lett belőle. Egy kis magáncégnél volt alkalmazásban, 1949-ben, amely – érintőlegesen – exporttal is foglalkozott az Agrimpex-en keresztül. Egyszer okmányokat kellett elhoznia a Maspedtől, s ott látta a hirdetést, hogy fiatal munkaerőket keresnek. Mivel akkori cége felszámolás alatt állt, jelentkezett: október 1-jén vették fel az első és akkor egyetlen hazai szállítmányozó céghez.

Különböző forgalmi munkaterületeken dolgozott először, majd kikötői gyakorlat megszerzésére Lengyelországba küldték 3 hónapra, amiből 2 év lett, mivel jó munkája jutalmául a Masped lengyel kikötői képviselője lett. 1954-ben tért haza, de itthon is egy olyan csoport vezetésével bízták meg, amely a forgalmat lengyel kikötőkön keresztül bonyolította. Ez 1958-ig tartott, amikor a külkereskedelmi szállítmányozási feladatokat átszervezték és Karcsi bácsi egy osztály vezetésére kapott megbírást.

Ez az átszervezés azt is jelentette, hogy a külkereskedelmi vállalatoknál olyan tevékenységeket is el kellett látni, melyeket addig csak a Masped végzett. Értelemszerűen a Maspednek kellett gondoskodni a szakmai nevelésről, képzésről és az utánpótlásról is. Így számos külkereskedelmi vállalat kapott akkor vezetőt a Maspedtől – a Mineralimpex Karcsi bácsit, akit 1959-ben először osztályvezetőnek, majd néhány évvel később szállítmányozási főosztályvezetőnek neveztek ki.

Munkakapcsolata végig megmaradt „anyacégével”, így amikor 1982-ben a Masped irodát akart felállítani a Hamburgi Kikötőben, természetesen nem bízhatták másra a képviselő vezetését, mint Karcsi bácsira. Az itt eltöltött 5 évét élete egyik legszebb, legsikeresebb korszaként emlegette mindig. Munkája elismeréseként hazatérte után sem feledkezett meg róla a Masped és 1992-es nyugdíjba vonulásáig fősztályvezetőként dolgozott az első magyar szállítmányozási vállalatnál.



Természetesen ezt követően sem szakadt meg Karcsi bácsi kapcsolata a szakmával, hiszen az életet jelentette neki a szállítmányozás. Jó tanítóként a legmagasabb szinten akarta mérhetetlen tapasztalatát a szakma javára kamatoztatni: abban az időben indult a Magyar Közlekedés, és Stumpf Károly 1993-tól 6 éven keresztül volt lapunk szállítmányozási rovatának vezetője. Az elméleti tevékenység mellett persze a gyakorlati speditőrkedéstől sem tudott elszakadni. Nyugdíjasként az Alpok–Adria magyarországi képviselőjeként, majd a Mávtranszped szaktanácsadójaként dolgozott. Cégén, a Stumpf Bt.-n keresztül részt vállalt a baseli ICF hűtőkocsijainak forgalmazásának képviselőjeként és lényegében haláláig a Pannoncont szaktanácsadója volt.

„Örömmel tölt el az a tudat, hogy a mai szakmai elit nem kis része úgy tekint rám, mint KARCSI bácsira, és nem úgy, mint egy, a múltat visszasíró, kiöregedett nyugdíjasra” – fejeződik be az említett 4 évvel ezelőtti, utolsó interjú. Karcsi bácsi, engedd meg, hogy azért most a múltat egy kicsit visszasírjuk! Azt az időt, amikor a megígért időpontban megjelentél és számíthattunk tanácsaidra.

Karcsi bácsi, hiányozni fogsz...

F. Takács István

Hungaroweiss: új gyűjtőjáratok Aradra és Kijevbe

Az EU-csatlakozás stabil, kiszámítható vezetést követel

A Gebrüder Weiss világszerte 3240 munkatársat foglalkoztat 100 kirendeltségén. A 2003-as üzleti évben az osztrák vállalat 575 millió eurós forgalmat realizált. Leányvállalata, a Hungaroweiss már tizennegyedik esztendeje van jelen Magyarországon, jelenleg 140 munkatársat foglalkoztatnak. A Hungaroweiss élén egy esztendeje új ügyvezető dolgozik, Alfred Gastgeb. A szakember 1998 óta áll a Gebrüder Weiss alkalmazásában, s korábban (2000-ben, nyolc hónapig) már gyűjtött tapasztalatokat Magyarországon a Hungaroweiss ideiglenes ügyvezetőjeként. 2001-ben a Gebrüder Weiss bécsi kirendeltségének értékesítési vezetője lett, innen érkezett Dunaharasztra 2003. január elsején.

A lauterachi központú Gebrüder Weiss nemzetközi szállítmányozási és logisztikai konszern – mint Ausztria egyik vezető szállítmányozási és logisztikai cége – a expedíciós és logisztikai megoldások teljes skáláját kínálja ügyfeleinek. A cég osztrák, de szolgáltatásai révén az egész világot otthon érzi magát. Megbízói részére világot átölő szállítási hálózatot kínál (több mint 70 társasággal és további 150 partnerrel dolgozik együtt). Menetrendszerinti járataik 300 irányban garantálják a legjobb kapcsolatot a világ nagy gazdasági központjaival.

A szállítmányozási, logisztikai szolgáltatások mellett a harmadik profilként az információs technológia is nélkülözhetetlen része lett munkájuknak. Meggyőződésük, hogy a síneken és a közúton mindenki egyforma: a logisztikai folyamatok eredményességét az informatikai folyamatok minősége és lehetőségei határozzák meg.

A Gebrüder Weiss konszern az ISO 9002 tanúsítást 1993-ban szerezte meg, 2002 óta pedig rendelkezik az ISO 9001-2000 tanúsítással is. 3200 alkalmazottja van, 200 ezer négyzetméteres raktározási lehetőséggel rendelkezik. Évente 4 millió tonna árut mozgat (ennek egynegyedét környezeti megfontolásból vasúti úton). 4500 adatkapcsolata és 3 millió méter adatkábel van.

A Közép- és Kelet-Európában kifejlesztett ICD védjegyű szolgáltatása keretében tíz országot átölően (Németország, Svájc, Ausztria, Csehország, Szlovákia, Horvátország, Szlovénia, Románia, Bulgária és Magyarország) hozott létre olyan hálózatot, amelyben a küldemények a teljes szállítási-logisztikai folyamat alatt a Gebrüder Weiss konszernben belül maradnak.

Magyarország közelgő EU-csatlakozása a külföldi cégek számára stabil és kiszámítható vezetést követel meg. A Gebrüder Weiss konszern magyar leányvállalata, a 140 főt foglalkoztató dunaharaszti központú Hungaroweiss – Alfred Gastgeb személyében – felkészült vezetőt kapott egy esztendeje. Egy ekkora létszámú magyar kirendeltség vezetése egy osztrák számára nem könnyű feladat, de Alfred Gastgeb – aki 1998 óta áll a Gebrüder Weiss alkalmazásában – rendelkezik a megfelelő kvalitásokkal.

2000-ben (nyolc hónapig) a Hungaroweiss ideiglenes ügyvezetőjeként már gyűjtött magyarországi tapasztalatokat. A következő két évben a GW bécsi kirendeltségének értékesítési vezetője volt, s 2003. január elsején vette át a Hungaroweiss ügyvezetői feladatait.

– Fő feladatomban munkatársaim motiválását tekintem – árulja el vezetői koncepcióját a magát ügyfélközpontúnak valló Alfred Gastgeb –. Ezen kívül osztályvezetőinkkel közösen azon dolgozunk, hogy valamennyi folyamatot átvilágítsuk és jobbá tegyük.

A Hungaroweiss ügyvezetőjeként az első esztendőre maga elé kitűzött célt sikerült elérnie: a vállalat stabilizálódott, s megfelelő alapokat fektetett le a 2004-es EU-csatlakozási évhez. Emellett sikerült létrehozni Magyarországot és a többi közép-kelet-európai ország között gyűjtőforgalmakat. Eddig nyolc standard desztinációt (Bukarest, Szófia, Ljubljana, Zágráb, Brünn, Pozsony, Szabadka és Skopje) kínáltak ügyfeleknek közép-kelet-európai gyűjtőszállítmányozási programjukban, ahova heti rendszerességgel – átlag 1-5 alkalommal – indítanak járatokat. Ezekhez most két újabb, Nyugat-Románia és Ukrajna társul. Keddenként a romániai Aradra is szállítanak és az ukrainai Kijev is szerepel a programban. Ezzel – Alfred Gastgeb szerint – a Hungaroweiss újabb lépést tett Dél-Kelet-Európa Dunaharasztról való lefedésére.

Ukrajnában speciális vámszabályok érvényesek: a feladónak szinte minden küldeményt elővámszelektálni kell. Ahhoz, hogy a kamion határt tudjon lépni, minden elővámszelektálást időben jelenteni kell a határon. A lebonyolításhoz egy sor speciális okmány szükséges.

– Az utóbbi hónapokban intenzíven munkálkodtam az előttünk álló EU-csatlakozás előkészítésén és az ezzel kapcsolatos, vállalatunkra vonatkozó változásokon. Személy szerint én örömmel várom azt a napot (2004. május elsejét), amikor az EU 10 országgal erősebb lesz. Ezek egyike Magyarország. Az előttünk álló esztendőre az a célom, hogy a csatlakozási problematika ellenére jó gazdasági eredményt érjünk el.

B. T.



delacher + co vállalatcsoport: fókuszban a logisztika

Modernizáció, fejlődés, kihívások

Az elmúlt majd hatvan év során a delacher sokoldalú vállalatcsoporttá fejlődött: jelenleg 550 munkatárs bonyolítja le a vállalatcsoport 150 millió eurós forgalmát az ausztriai Feldkirchben, Bécsben, Kremsben és vorarlbergi-svájci határátkelőhelyeken, illetve a svájci St. Margrethenben, Muttenzban, Zürichben és Bussigny-ban, valamint Budapesten, Törökbálinton és Győrben található telephelyein. Körmeny Miklósné, a delacher + co Transport Kft. ügyvezető igazgatója a magyarországi leányvállalat modernizációjáról, fejlődéséről és az előttük álló kihívásokról beszélgetett lapunk munkatársával.

A delacher + co vállalatcsoport alapjait Josef Delacher teremtette meg 1947-ben az ausztriai Feldkirchben. A delacher vállalatcsoport családi tulajdonban és irányításban működött 2000-ig, amikor a luxembourgi székhelyű Thiel Logistik AG tulajdonába került, s neve delacher + co Logistics Group-ra változott – idézi fel a cégcsoport történetét Körmeny Miklósné, majd áttér a magyarországi jelenlétre. Az osztrák anyavállalat 100%-os tulajdonában lévő, de teljes egészében magyar ügyvezetéssel működő delacher + co Transport Kft. 1991-ben alakult meg 6 munkatárssal. Az első két esztendő a szállítmányozási ügyfél- és partnerhálózat kiépítésével telt el. 1993-ban nyitották meg önálló raktárüzletüket Törökbálinton, két évvel később már raktár- és disztribúciós logisztikai szolgáltatásukkal is a piacra léptek, majd ezt követően átfogó raktár- és disztribúciós logisztikai tevékenységet alakítottak ki. 1999-re szükségessé vált az informatikai fejlesztés a „Transflow” logisztikai szoftver alkalmazásával. 2001-ben a vállalat megszerezte az ISO 9001:2000 szabvány szerinti tanúsítást. Jelenleg 160 munkatársat foglalkoztatnak három telephelyen, Soroksáron, Törökbálinton és a nemrég megnyitott győri irodájukban.

A delacher + co Transport Kft. tevékenységei között szerepel a teljes körű raktár- és disztribúciós logisztika belföldi és regionális szinten, közúton és vasúton, zárt átrakó felületeken, a nemzetközi közúti szállítmányozás komplett-, részrakományok, valamint gyűjtőjáratok szállítmányozása és a kapcsolódó szolgáltatások elvégzése Európa minden országába, valamint a komplex

vámkezelési szolgáltatások. Konzernvállalataikon keresztül további logisztikai szolgáltatások érhetők el, úgy mint nemzetközi vasúti tömegáru logisztika, ill. tengerentúli és légitfuvar-tevékenység.

A 2003-as üzleti év mérlege még nem készült el, így tájékoztatásképpen Körmeny Miklósné a 2002. évi mérleg legfontosabb adatait ismertette meg velünk. A társaság jegyzett tőkéje 198 millió forint, a saját tőke aránya 35 százalékos volt. Az árbevétel csaknem 9 milliárd forint volt, pontosan 8,907.295 milliárd forint.

Az adatok azt mutatják, hogy a sikeres magyar vállalat a szigorú nemzetközi környezetben is helytáll. A modern logisztika magas igényeket támaszt a szolgáltatóval szemben, emellett szakmai hozzáértést és professzionális bánásmódot követel. Az ügyvezető igazgató szerint cége rendelkezik a szükséges rugalmassággal: mivel minden folyamatot más és más tényezők és hatások kell, hogy alakítsanak, így mindegyik speciális szabályozást és irányítást igényel. A delacher + co Transport Kft. munkájának további fő jellemzői a hatékonyság és gyorsaság: ez a komplex mechanizmusok esetében a célkitűzés pontosságától, a precizitástól és az összpontosított erőforrás-felhasználástól függ. Csapatmunkát végeznek, amelynek során az erőforrások, a tudás és az elkötelezettség szorosan együttműködik. Fontos követelmény a megbízhatóság: a szolgáltatásban részt vevő javak és folyamatok teljes biztonságát éles látással és széles látókörrel teremtik meg. A logisztika a delacher + co Transport Kft. számára a szolgáltatások és hozzáértés hatékony együttesét jelenti.

A magyar piaci környezetben is képesek a nemzetközi szolgáltatási standardok biztosítására. Regionális megoldásokat kínálnak ügyfeleiknek. Nemzetközi és belföldi szállítmányozási know-how ismereteikkel – saját munkatársaikra, infrastruktúrájukra és a nemzetközi partnervállalataikra támaszkodva – teljes körű, a közép-kelet-európai sajátos regionális feltételeknek megfelelő logisztikai megoldást tudnak nyújtani. A határok számukra sem Nyugatra, sem Keletre nem jelentenek akadályt.

– Logisztikai koncepcióknak lényege a testre szabott folyamatszabályozás, amely minden elemében és összességében is technológiai, minőségi, valamint kockázati szempontokból ellenőrzött – avat be Körmeny Miklósné a vállalati stratégiába. Nagy hangsúlyt fektetünk a kockázatmenedzsmentre. A kockázatelemzés során végig elemezzük logisztikai folyamataikat és ügyfeleinkkel közösen kijelöljük a technológiai (termékhez kapcsolódó), valamint a kereskedelmi (ügyfeleinkhez kapcsolódó) kockázatokat. Mindezekre biztonságos és minden körülmények között megbízható megoldásokat alakítunk ki. Tevékenységi biztosítási fedezeteinket az ügyfeleink igényeihez igazítjuk. Célgünk elkötelezett Magyarország sikeres Európai Unió csatlakozásában, ezért minden területre kiterjedő felkészülési projektet hajtottunk végre az infrastruktúra, információtechnológia, a folyamat-költségszámítás és a tudásbázis-fejlesztés témakörében.

2003 a modernizáció és fejlődés éve volt a delacher + co Transport Kft. életében. Fejlesztették szervezetüket: a szállítmányozást és a logisztikát egy rendszerbe vezették össze, így megvalósult az egy vállalat, egy szervezet gyakorlat. A soroksári telephelyen jelentős modernizációt hajtottak végre, s ennek keretében új, 2000 négyzetméteres veszélyesáru-raktárt alakítottak ki, amely a legtöbb ADR osztály követelményeinek megfelel. Átfogó számítástechnikai rendszer gondoskodik arról, hogy a megbízások átfutási ideje rövid legyen. Ennek egyik legfontosabb tényezője a kapcsolódási pontok kialakítása ügyfeleik saját rendszeréhez. Egyedi, a logisztikai szolgáltatásra kifejlesztett szoftver támogatja a

cég munkatársait a napi munkában, ezáltal az elvárható folyamatok minden területen betarthatók. Munkatársaik ezt a rendszert nap, mint nap valamennyi területen használják. Tavaly nyitották meg Győrben új irodájukat, amely teljes körű szolgáltatással áll ügyfeleik rendelkezésére a nemzetközi komplett- és gyűjtőforgalom, vámkezelés, raktározás és belföldi disztribúció területén.

Az új esztendő új kihívásaival is bátran szembenéz a delacher + co Transport Kft. 2004. január 1-jén Ausztriában bevezették az autópálya-díjat, és Németországban is hasonló, bár más technikai megoldással működő díj bevezetését tervezik. Egyre inkább nyilvánvaló, hogy az útdíj bevezetése a vállalkozások számára további magas pótlólagos ráfordításokat jelent, hiszen szállítmányozóként ezt a költséget nem tudják magukra vállalni, ezeket kénytelenek az ügyfeleikre áthárítani.

– Kiemelt figyelmet kellett arra fordítanunk – folytatja Körmendyné –, hogy az irodában valamennyi kalkulációt és ajánlatot az új feltételekhez igazítsunk. Sem a szállítmányozói, sem a

megbízói oldal nem örül ennek a magas, további adótehernek. Olyan nemzetközi vállalként, amelynek fő tevékenysége teljes körű expedíós és logisztikai szolgáltatás nyújtása, igyekszünk ügyfeleinknek olyan megoldásokat kidolgozni, amelyek a lehető legkisebb költségnövekedést jelentik számukra.

A 2004-es év másik nagy kihívása Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozása, amely nagy feladatot ró a logisztikai szolgáltatókra. A delacher felkészült ezekre az új feladatokra és kihívásokra, saját projekt keretében mérték fel a várható hatásokat, következményeket. Nemcsak a logisztikai szolgáltatókat, hanem a termelő és kereskedő vállalatokat is új helyzet elé állítja az EU csatlakozás. Nemzetközi háttérük, a konszern, amelynek tagjai, és partnerhálózatuk tapasztalatai is nagy segítséget nyújtanak nekik ahhoz, hogy felkészüljenek a várható új hatásokra, és ezeket az ismereteket, ill. szakértelmüket ügyfeleik javára hasznosíthassák. Az ügyfelek piaci sikereit nemcsak tapasztalt és gyakorlott csapat, hanem sokféle lehetőséget kínáló

erős és hatékony infrastruktúra is támogatja.

A delacher + co Transport Kft. 22 ezer négyzetméter raktárterülettel rendelkezik, amelynek belmagassága 11 méter. Van temperált raktárépületük, A+C kategóriás veszélyesáru-raktárunk is. 28 teherautó-rámpa és két iparvágány segíti a raktárak megközelíthetőségét, sőt egy iparvágány a raktárba is bevezet. Az adminisztrációs munka 3200 négyzetméteres irodaterületen zajlik. 24 órán belüli belföldi disztribúciót vállalnak, amelyet 9 saját teherautójukkal és számos szerződött alvállalkozó bekapcsolásával bonyolítanak le.

A vámkezelést „házon belül” intézik (7 állandó pénzügyőr teljesít szolgálatot telephelyeiken), az objektumokat 24 órás biztonsági szolgálat védi, az árukat vonalkód-rendszerrel azonosítják és követik. A delacher + co Transport Kft-nél vállalatirányítási rendszer működik.

A társaság – jelmondata szerint is – a logisztikára fókuszál, s célja ügyfelei részére hatékony, minőségi és jövedelmező megoldásokat nyújtani.

Bárány Tibor

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2004

Szakmai konferencia

2004. november 13–14.

Budapest

- | | |
|-------------------|----------------|
| ■ Szállítmányozás | ■ Cargo |
| ■ Logisztika | ■ Informatika |
| ■ Vám | ■ Kommunikáció |

Információ:

F. Takács István • 303-991



Nemzetközi Szállítmányozási Kft.

H-1037 Budapest, Montevideo u. 4.

Három évtizede

**a szállítványozási piacon, kiváló szakemberek,
megbízható szolgáltatás, kedvező fizetési feltételek**

Szolgáltatásaink a konvencionális (hagyományos) áru fuvarozás területén: vasúti fuvaroztatás (komplett vagonok) Európában és a FÁK országaiban, speciális vagonok biztosítása, speciális fuvardíjak a MÁV és külföldi vasutak vonalain, kedvező export-import, tranzit és belföldi vasúti fuvardíjak
Dunai hajózás. Tengeri hajózás.

Telefon: 430-8500 Fax: 430-8599

E-mail: raaber@raabersped.hu

**Úgy érzi, a nemzetközi
vasúti áru fuvarozás egy
sötét alagút?**

**Mi világos
megoldásokat kínálunk.**



Wien

Telefon: + 43 1 5331582
Telefax: +43 1 5350437
e-mail: office@raabersped.at

Budapest

Telefon: + 36 1 43-08-500
Telefax: +36 1 43-08-599
e-mail: raaber@raabersped.hu

Képviseleteink:

Sopron

Záhony

Kelebia

**Békéscsaba
(Lökösháza)**

Tel/Fax:

+ 36 99 320 080

+ 36 45 425 340

+ 36 77 454 628

+ 36 66 443 276

Szabó Károly az ügyvezető igazgató

Eurogate: kapu a világra

Lassú indulás és bizonytalan év eleji kilátások ellenére sikeres évet zárt az Eurogate Budapest Nemzetközi Szállítmányozó Kft. Miután egyik legnagyobb megbízójuk megszüntette termelését Magyarországon, jelentős árumennyiség tűnt el forgalmukból, de megerősített, a korábbiaknál aktívabb kereskedelmi munkával sikerült más forrásokból pótolni a kiesett megrendeléstömeget. Az akvizíciós munkával megszerzett új ügyfélkör mellett stabilan megőrizték régi, hagyományos megbízóikat is. Szabó Károly ügyvezető igazgató elégedett a 2003-as teljesítménnyel: az előző évihez képest erőteljes növekedéssel a cég ismét átlépte a hárommilliárd forintos forgalmi nagyságot.

Az Eurogate Kft. általános szállítmányozóként továbbra is megbízható szolgáltatással és versenyképes árakkal kíván a piacon tevékenykedni. Tizenöt éves működési tapasztalataik mellett a cégcsoport irodahálózatára támaszkodnak, amely Londontól a tavaly újra megnyitott moszkvai képviselőig átözi egész Európát.

A jelenlegi kilátások szerint 2004 izgalmas évnél ígérkezik: az EU-ba való belépésünk megpezdíti az egész gazdaságot, beleértve a külgazdasági kapcsolatokat is. Várhatóan növekednek a szállítványozók lehetőségei, de minden bizonnyal erősödik a piaci verseny, különösen a fuvarozók körében. A többszereplős piac miatt csökkenő árak mellett a bevétel szint csak forgalomnövekedéssel őrizhető meg, így az

Eurogate idén az eddiginél nagyobb hangsúlyt fektet az értékesítési munka fejlesztésére. Ugyanakkor májusig – a fuvarozók várható tömörülési törekvéseihez kapcsolódva – kölcsönösen előnyös együttműködések kialakítása által alvállalkozói flottájukat kívánják megszilárdítani.

A hálózati rendszerben rejlő előnyök további érvényesítése együtt jár a szervezet és a munkafolyamatok korszerűsítésével, és a 2004-es stratégia fontos eleme. A hatékonyabb kommunikációs csatornák kialakítása, az üzletpolitika összehangolása nemcsak a szolgáltatások szintjének emelését biztosíthatja, de erősíti az üzletek feletti ellenőrzést, az operatív kontrollt, segíti az alvállalkozók kiválasztását, és a több forrásból összeállítható üzleti cso-

magok növelik a kapacitások kihasználtságát.

Ehhez illeszkedik a 2003-ban megkezdett informatikai fejlesztés (hardver- és szoftverszinten egyaránt), amely várhatóan ebben az évben befejeződik. A korszerűsítés révén mind az operatív munka, mind a vezetői tevékenység hatékonyabb támogató eszközökhöz jut.

A cég tervei között szerepel a keleti piacokon való jelenlét erősítése. A kelet-európai országok forgalmának gyarapítása mellett olyan kapcsolatrendszerek kiépítésére törekednek, amelyek keresztül – a moszkvai iroda piaci jelenlétét kihasználva – képesek kiszolgálni az Uralon túli területek élénkülő beruházásainak szolgáltatási igényeit. Ezek általában összetett, kihívásokkal teli, projekt jellegű, közúton, vasúton, vízen lebonyolódó, kombinált szállítványozási feladatokat jelentenek. Hasonlóan izgalmas munkákat teljesítenek az afrikai kontinens irányában. Az üzletág rendkívül sikeres volt a tavalyi évben, és idén is nagy lehetőségeket rejt.

A kedvező kilátások mellett az év – főként az EU csatlakozás kihatásai miatt – bizonytalanságokat is tartalmaz. Mindezzel együtt az Eurogate Kft. mindenképpen az elért eredmények megtartását és a további üzleti fejlesztést tekinti céljának.

Varga Violetta

BUDAPESTI IRODAVEZETŐT KERES
KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYOZÓ

Telefon: 06-20-411-5984

Expressz cargo szolgáltatás

Emex-siker: keleti piacon nyugati szemlélet

A tavalyi év 1,4 milliárd forintos forgalom és 3500-as fuvarszám mellett jelentős (41 százalékos) növekedést hozott az elsősorban Törökországba és a Közel-Keletre tevékenykedő szállítványozónak. Melih Sismanoglu, a cégcsoport főtulajdonosa, egyik ügyvezető igazgatója lapunknak elmondta: az 1990-ben alakult Emex Nemzetközi Szállítványozási Kft. és a két évvel később létrehozott, saját gépjárműparkkal rendelkező Transemex Nemzetközi Fuvarozási Kft. 2002-ben egy harmadik taggal bővült, amelynek eredményes működését jelzik a 2003-as mutatószámok. Az isztambuli székhelyű Transemeks Uluslararası Nakliyat ve Dış Ticaret Ltd. Pti. tizenöt kamionnal és számtalan török, de európai gondolkodású fuvarozó alvállalkozóval a magyarországi társcégekhez hasonlóan teljes körű szolgáltatást biztosít ügyfelei részére: a közúti szállítványozás és fuvarozás mellett a saját kezelésű áru vámolását, raktározását (saját gyűjtőraktárban) és disztribúcióját is elvégzik.



Melih Sismanoglu



Kautz István átadja a szállítványozó szövetség oklevelét az ügyvezető igazgatónak



Az Emex a Törökország és Magyarország közötti viszonylatban piacvezető, heti hat-hét rendszeres járáttal Isztambul-Budapest irányban, és heti egy-két fuvarral vissza. EURO III-as normájú kamionjaik átlagéletkora egy év, amelyekkel nemcsak rugalmas és gyors, de megbízható szállításokat tudnak teljesíteni. Nemzetközi és belföldi expressz igények kielégítésére 3,5 tonnás, 40 m³ hasznos rakterű kisteherautókkal rendelkeznek, amelyekre nem vonatkoznak forgalomkorlátozások, és így ideális alternatívái a légi fuvarozásnak. Magyarország-Törökország-Magyarország között egyébként csak az Emex végez expressz cargo szolgáltatást.

Isztambulból költségtakarékos magyarországi átrakodással szerte Európába szállítanak komplett rakományokat: Szlovákiába, Horvátországba, Szlovéniába, Ukrajnába, Romániába, Lengyelországba, Csehországba, Lettországba, Észtországba, Litvániába, Finnországba, Svédországba, Norvégiába és az uniós tagállamokba.

A Magyarországról kiinduló szállítási célpontjaik túlnyomó többsége jelenleg Törökország és a közel-keleti államok (Irak, Irán, Szíria, Jordánia, Grúzia, Azerbajdzsán, Türkmenisztán, Kazahsztán, Üzbegisztán, Tadzsisztán, Litvánia, Lettország, Észtország), mindössze tíz százalékot tesznek ki az Európai Unió tagjai. Az idei tervek szerint mindkét relációban bővülésre, összesen mintegy húsz százalékos növekedésre számítanak. A májusi csatlakozás az ügyvezető igazgató szerint több kilométerfutást hoz, de ezt a többletet költség szempontból kiegyenlíti majd a gépkocsivezetők béreinek emelkedése; fuvardíj-változással nem számolnak.

Az Emex 2004 folyamán még járműveinek számát kívánja növelni, és két saját telephelyet létrehozni egy 350-500 m²-es irodával és egy 1000 m²-es gyűjtőraktárral. Mindent csak lépésről lépésre, megfontoltan, hogy a cég teljesítménye továbbra is felfelé íveljen.

V. V.



Megnyílt a Raaber Ház

1037 Budapest, Montevideo u. 4.

CTS: 436-0235, fax: 240-5765

Interfreight: 436-9553, 436-9555, fax: 436-9559

Mobilbox: 887-1080, fax: 887-1099

Pannoncont: 430-3040, fax: 436-7980

Raaberfreight: 888-5400, fax: 888-5499

Raabersped: 430-8500, fax: 430-8599

Három társaság, egy csoport

Lagermax: minőségi árukezelés és gyorsaság

Az osztrák tulajdonú cégcsoport üzleti filozófiája nem a ma oly divatos integrálás, a vevőközpontú, teljes körű szolgáltatást egy-egy konkrét területre szakosodott tagvállalatai régiós hálózatban működő, szoros együttműködésével valósítja meg. Az alkatrészszállítással foglalkozó Lagermax AED Hungary Kft., a hagyományos nemzetközi áru fuvarozást és vámkezelést bonyolító Lagermax Spedíció Kft., valamint a raktározásért, belföldi áruterítésért és logisztikáért felelős Timesped Szállítványozási és Szolgáltatási Kft. – annak kiscsomag-üzletágával, a tavaly júliusban a GeoPost-tal közösen létrehozott, franchise rendszerű, export-import és belföldi csomagszállító DPD Hungária Kft.-vel együtt – a 2003-as évet mintegy 3,5 milliárd forintos forgalommal zárta. (A társaság ötödik tagja, a budaörsi székhelyű Lagermax Autótranszport Kft. – személygépkocsi és kis haszonjarművek nemzetközi és belföldi szállítványozója és fuvarozó-

ja – a felsoroltakhoz nem kapcsolható, különálló tevékenységet folytat.)

A Lagermax AED Kft. az alkatrészszállítás piacán őrzi vezető szerepét. Ezen a viszonylag zárt területen növekedésre nemcsak a „mennyiség” (ügyfél, áru) növelésével, hanem többlétszolgáltatások biztosításával nyílik lehetőség. Luczáti Sándor ügyvezető igazgató szerint a fejlődés lehetősége az internetes áru nyomon követés vagy a kocsipark-fejlesztés mellett leginkább az éjszakai szállítás új területeken (nem kizárólag az autóalkatrész-piacon) való bevezetésében áll – hangsúlyozva a vállalatcsoporton belüli együttműködést: ahol nincs éjszakai fogadás, azt az árut a Timesped teríti nappal. Ezek fejlesztése kizárólag az egyes ügyfelek speciális igényeinek figyelembevételével történhet.

Bartók Péter, a Lagermax Spedíció Kft. ügyvezető igazgatója a versenyképesség megtartásának lehetőségét abban látja, hogy a cég a személyre szabott ügyfélkezeléssel rugalmasan szolgáltatva növeli részesedését a szállítványozói piacon. Az irányelv létjogosultságát a Lagermax hagyományos és gyarapodó új megbízói körének visszajelzései is igazolják. 2004-ben alapvető cél – az EU csatlakozás kínálta lehetőségek kihasználásával – a környező országokban működő saját Lagermax-házak még erőteljesebb bevonása és egy szoros „belső hálózat” kiépítése a rugalmasság és az alternatív lehetőségek további növelése érdekében. A további lépést szolgálja – direkt partner bevonásával – a közvetlen tengerentúli konténer- és légitforgalmi tevékenység offenzív bevezetése.

Hajdu László (Timesped) az idei év legfontosabb feladatát a szolgáltatás minőségének további javításában határozza meg, anélkül, hogy az a gyorsaság rovására menne. Az 1990-ben belföldi logisztikai szolgáltatóként alakult cég széleskörű tapasztalatai birtokában akadálymentesen működteti a hazai belföldi tranzitot; napi kétezer címmel, 300-350 tonna áru okmányolásával és mozgatásával (melyek 70-80 százaléka kézi rakodást, azaz nagy munkaerőforrást igényel) 16 órás szállításokat teljesít. Ehhez a hét vidéki kirendeltség és a budapesti központ összehangolt üzemeltetése szükséges.

A DPD egy 25 éves cég múltjával – 400 saját telephelyről 14 ezer járművel 220 országba szervezett, napi egymillió küldemény házhozszállításának háttérével, on-line szolgáltatások sokaságát kínálva –, kedvező árakkal indult Magyarországon. A csomagküldő szolgálat sikerének alapja egy olyan, egész Európát lefedő logisztikai rendszer, amely a térség minden régiójában jelen van. A szállítási határidő belföldön 1 nap, Európában 1-4 nap. A Nagyteljesítményű Digitális Európai Logisztikai Információs Rendszerük által biztosított adat- és információátvitel, valamint intelligens tárolás korszerűen egészíti ki az árutovábbítási feladatát. Luczáti Sándor, a DPD Hungária Kft. ügyvezetője erőteljes kereskedelmi munkával piaci bevezetésnek szánja ezt az évet.

A kilenc országban 1600 főt foglalkoztató cégcsoport jól tudja: nemcsak többlétszolgáltatást kell nyújtani, a megbízói igény ma már régiószintű gondolkodást követel.

Varga Violetta



Rengeteg megoldás lehetséges az Ön szállítási igényeire, de a miénk a legkedvezőbb.

DPD

Budapest, Soroksár, Ócsai út
Tel.: +36(1)289-6000
www.bilkkombi.hu



BILK





WABERER'S
OPTIMUM SOLUTION

BILK: a harmadik hónapban

A vártnál is nagyobb a siker

Az Ócsai úti ipari övezetben felépített Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) fejlesztése a tervezett ütemben folytatódik, és hamarosan eléri azt a kiépítettséget, amelynek alapján Kelet-Közép-Európa legfontosabb gazdasági-közlekedési központjává válik. A BILK Logisztikai Rt. eddig elkészült létesítményei a jelenleg ismert legkorszerűbb nemzetközi szolgáltatást kínálják a cégben többségi tulajdonnal rendelkező Waberer's Csoport ügyfeleinek. A szakemberek sikerről beszélnek, hiszen a logisztikai központ az ügyfelek igényeinek figyelembevételével bővül, s ennek eredményeképpen nincsenek kihasználatlan raktárak, kapacitások. Az ügyfélkörhöz olyan ismert, nemzetközi vállalatok tartoznak, mint például a Bosch Siemens Háztartási Készülék Csoport, az SCA Hygiene Products, a NYK Logistics Kft, s újabban a Schenker.

Az M0-ás körgyűrű és a Budapest-Kelebia vasúti fővonal által határolt mintegy százhektáros területen óriási változások történtek az elmúlt hónapokban, években. A BILK Kombiterminál Rt.-ét és a Logisztikai Rt.-ét hivatalosan tavaly november közepén adták át, de az utóbbi cég már augusztus-

ban megkezdte működését. Azóta is folyamatosan fejlődik, bővül; egyre-másra épülnek fel a raktárak, irodaházak. A logisztikai központ főépületének helyén – ahol Marján Miklós vezérigazgató irodája is található – éppen egy esztendővel ezelőtt még kiásott gödörök, dombok álltak, amelyet vastag hó

fedett, s ahol egy terepszemle során a vezérigazgató gyerekeivel szánkózott. Most is hó lepi el a tájat, de áll az irodaház, a raktárak, mellettük pedig jókora parkolókat alakítottak ki a kamionoknak, személygépkocsiknak.

Marján Miklós, a BILK Logisztikai Rt. vezérigazgatója emlékeztet rá: 1994-ben született állami döntés arról, hogy Budapest dél-pesti részén az ország legnagyobb logisztikai központját megépítsék. A Volán Tefu Rt. 2001-ben kapcsolódott be a kivitelezési munkálatokba, s az utóbbi két esztendőben jelentősen felgyorsult a terv megvalósítása. A BILK Közép-Európa legnagyobb logisztikai központja lett, amely fontos szerepet játszik nemcsak a magyar, hanem az egész térség gazdasági életében. A hazai vasúti kombinált áruszállítási rendszer és a logisztikai szolgáltatóközpontok hálózatának egyik kiemelt fontosságú részévé vált, amely a nemzetközi vasúti kombinált áruforgalmazási rendszer magyarországi központjaként fordítókörong szerepet lát el. Egyúttal a Magyarországon áthaladó tranzitforgalom korszerű műszaki háttérbázisul is szolgál.

Hármas megállapodás

A NYK Logistics (Hungary) Kft. (régi nevén New Wave Logistics) bérleti szerződést kötött a Közép-Európa legnagyobb logisztikai beruházását végrehajtó Waberer's Csoporthoz tartozó BILK Logisztika Rt.-vel. A világ egyik vezető hajóstársaságának cégcsoportjában működő NYK Logistics (Hungary) Kft. mintegy 4000 négyzetméter raktárlogisztikai területet és összesen 700 négyzetméternyi irodahelyiséget vesz igénybe a BILK Logisztikai Rt.-től 2004 júliusától – konténerosztályának irodáit azonban már most is a BILK irodaházban működteti.

A NYK Logistics abban a 9 méter belmagasságú, C1 jelű csarnokban bérelt kapacitást, amelynek kivitelezése közel egymilliárd forintos beruházással a napokban kezdődik meg. A 7300 négyzetméter területű létesít-

mény fennmaradó területét a Volán Tefu Rt. veszi igénybe. A létesítmény megfelel a közvetlen iparvágánykapcsolatból eredő rakodási technológiáknak, valamint a közúti dokkolásnak is. A kapuk rámpaszint-ki egyenlítővel készülnek. Az automatikus tűzoltó rendszerrel (sprinkler) felszerelt csarnokhoz 1200 négyzetméter területen légkondicionált irodák kapcsolódnak.

A Magyar Külkereskedelmi Bank Rt. a Waberer's Csoporttal való együttműködése részeként vállalta a BILK Logisztikai Rt. további 24 ezer négyzetméter területű raktárának és a hozzá kapcsolódó 2500 négyzetméteres iroda együttes kivitelezésének a finanszírozását. Az MKB és a BILK Logisztikai Rt. között aláírt, közel 3 milliárd forintos hitel megállapodás révén 2004 végére elkészül-

nek a legkorszerűbb raktárlogisztikai technológiák fogadására alkalmas épületek, amelyeket a Schenker hosszú távra bérel a BILK-től.

– A Budapesti Intermodális Logisztikai Központ fejlesztése a tervezett ütemben folytatódik, és belátható idő belül eléri azt a kiépítettséget, amelynek alapján Kelet-Közép-Európa legfontosabb gazdasági-közlekedési hídfőjévé válik. A BILK Logisztikai Rt. eddig megvalósult létesítményei a jelenleg ismert legkorszerűbb nemzetközi szolgáltatást kínálják a Waberer's Csoport ügyfeleinek, olyan nemzetközi vállalatoknak, mint amilyen a Bosch Siemens Háztartási Készülék Csoport, az SCA Hygiene Products és mások – jelentette ki *Waberer György*, a Waberer's Csoport elnöke. ■

A BILK jó helyen fekszik, hiszen Közép-Kelet-Európa szívében található, abban a közlekedési metszéspontban, amely összeköti Nyugat-Európát Kelet-Európával, valamint a déli országokat az északiakkal. A központ egyik legfőbb versenyelőnye, hogy lehetőséget biztosít a közúti és vasúti szállítást összekapcsoló kombinált fuvarozásnak. A terület minden irányból jól megközelíthető villamosított, korszerű vasútvonalakon. Innen alig 10 kilométerre található a Duna mentén fekvő Csepel Közforgalmú Nemzeti Szabadkikötő, s körülbelül ugyanekkorra a távolság a Ferihegyi repülőtértől is. Így mind a vízi, mind a légi közlekedés között biztosítható lesz az áruforgalmi kapcsolat. Ráadásul az M0-ás körgyűrű is közel van, tehát a közúti áruszállítás is jól megoldható.

A BILK százhektáros területéből mintegy 70 százalékot foglal el a BILK Logisztikai Rt., ahol raktározással, szállítmányozással, vámügynökségi tevékenységgel, s egyéb szolgáltatásokkal foglalkoznak. Fő tulajdonosa a Volán Tefu Rt., amely jelenleg 60 százalékos részesedéssel rendelkezik, kisebbségi tulajdonosa pedig a MÁV Rt. A tervek szerint 2005 végére a Volán Tefu Rt. részesedése elérheti a 90 százalékot. A BILK Kombiterminál Rt. többségi tulajdonosa ugyanakkor a MÁV Rt., de részesedéssel bír benne a MÁV Kombiterminál Kft., a Volán Tefu Rt., valamint a Hungarokombi Kft. és a GySEV Rt. is. A logisztikai központ területén az első raktárat tavaly nyáron adták át, amely 16 ezer négyzetméter. A tervek szerint összesen legalább 200 ezer négyzetméternyi raktárépületet készítenek el az évek folyamán, amelyeket különféle módon hasznosítanak, többnyire bérbé adják őket. Már közúton és vasúton is érkeznek az áruk, mert elkészült az iparvágány. Éppen akkor állítottak be több mint 20 vasúti kocsit, amikor ott jártunk. Csaknem 10 hektáros területen fekszik a terminál-pályaudvar, amelynek a MÁV Rt. az egyedüli tulajdonosa. Itt teljes vasúti kiszolgálás valósul meg: biztosítják a kombiterminál és a logisztikai terminál vasúti kapcsolatát, indítják és fogadják az egységgrakománnyos nemzetközi és belföldi szerelvényeket, ellátják a szükséges vasúti kezelési és rendezési műveleteket.

Marján Miklós utal rá: főleg abban különböznek más hazai logisztikai bázisoktól, hogy először a bérlőt találják meg, majd az ő igényei szerint építik fel a raktárakat. A fő kérdés az, hogy



Marján Miklós vezérigazgató

mire akarják használni az épületet, ki lesz a bérlő. Az érdeklődésre jellemző, hogy a BILK Logisztikai Rt. nem tud olyan gyorsan építkezni, amekkora igény mutatkozik az ügyfelek részéről. A logisztikai központ feladata az ingatlanfejlesztés, hasznosítás, üzemeltetés, de a legfőbb szempont a hasznosítás. A BILK Logisztikai Rt. már megkötötte azokat a szerződéseket, amelyek alapján idén megépítik a raktárakat, azaz pontosan tudják, mit szeretnének az ügyfelek. A legjelentősebb bérlő jelenleg a Schenker cég, amellyel tavaly nyáron kötöttek szerződést, s igényeik szerint készítik el folyamatosan a raktárakat. December elsejéig mintegy 24 ezer négyzetméternyi raktárat, s 2500 négyzetméternyi irodát építenek meg, ami önmagában is nagyobb beruházás, mint amennyit a komplexumban eddig összesen elvégeztek. A tervek szerint az év végére már mintegy 75 ezer

négyzetméternyi raktárat üzemeltetnek. Máris hozzáfogtak egy 8000 négyzetméternyi vasúti raktár kialakításához, egy szintén 8000 négyzetméternyi gyűjtőraktár és egy 1000 négyzetméternyi ADR raktár felépítéséhez, amelyeket várhatóan az év közepén adnak át. Szintén még idén megépítenek egy 15 ezer négyzetméteres hűtőraktárat, s az esztendő második felében a Magyar Nemzeti Bank (MNB) is hozzákezd új logisztikai központjának felépítéséhez a helyszínen, egy öthektáros területen. Ez a tevékenység szigorú biztonsági intézkedések betartását igényli. Az MNB logisztikai központja az előzetes becslések szerint legalább tízmilliárd forintba kerül. A jegybank szerint csak az új központ teszi lehetővé, hogy korszerű, biztonságos feltételek között végezhesse a bakjegyek cseréjét. A jegybanknak a Budapesti Belvárosban lévő épülete a szállítások kö-

rülményessége miatt alkalmatlanná vált az értéktári feladatok ellátására, ezért határoztak az új központ létrehozásáról. A telekrészt a BILK Logisztikai Rt.-től vásárolták meg, s az építkezés az elképzelések szerint egy év alatt elkészül.

Idén tehát gyorsabb fejlesztéseket hajtanak végre, mint bármikor korábban.

Marján Miklós elmondja, hogy a BILK Logisztikai Rt. nagy hangsúlyt fektet az ügyfelek megtalálására, ráadásul meghatározó, jelentős ügyfelekkel sikerült szerződést kötnie. A BILK Logisztikai Rt. nagy előnye, hogy – elmentében a versenytársakkal – komplex szolgáltatást nyújt ügyfelei részére. Nem pusztán raktárbázist alakítanak ki, hanem ennél jóval szélesebb a kínálat: a helyszínen vasúti pályaudvar, kamion átrakóhely működik, emellett különféle egyéb igényeknek is igyekeznek megfelelni. Az ügyfelek azért is jönnek ide szívesen, mert itt a számukra lényeges szolgáltatások széles köre megtalálható: működik a kombiterminál, a vám, posta, bank, vagyis az ügyfelek egy helyen intézhetik el ügyeiket, vagy éppen pihenhetnek, étkezhetnek kulturált környezetben. A további cél is az, hogy a szolgáltatói bázist bővítsék, fejlesszék. Ez már a jövő a jelenben, hiszen ilyen korszerű, komplex logisztikai fejlesztés sehol sincsen a térségben. Nem véletlenül állítják szakemberek, hogy szolgáltatásait és komplexitását tekintve a BILK Logisztikai Rt. a legnagyobb és legmo-

dernebb logisztikai központ a régióban, amely az Európa Unió elvárásának is minden téren megfelel.

Marján Miklós megemlíti, hogy a BILK üzembe helyezését követően néhány idősazon vannak túl, de komolyabb gondok nem fordultak elő. Jelenleg naponta mintegy 300-350 kamion forgalmát bonyolítják le, de az év végére akár a 600-at is elérheti ez a szám. Az Ócsai út bírta a terhelést, közlekedési dugók nem alakultak ki. Az esztendő végére állami forrásból mindenestre megépítenek az M0-ás körgyűrűről a BILK-hez vezető önálló csomópontot és lehajtóágot, ami jelentősen csökkenti majd az Ócsai út kamionforgalmát. Úgy számolnak, hogy 2006-ban már napi ezer kamion is megfordulhat a BILK területén. Akkor körülbelül 1000-1100 ember dolgozik majd a BILK-nél, vagyis 400-450 új dolgozót vesznek fel addigra. Az építkezés időszakában 500-600 kivitelező is dolgozik a helyszínen, de a munkálatok nem zavarják az üzemelést, mivel a beruházással kapcsolatos forgalmat külön utakon bonyolítják le. Május elsején, hazánk Európa Unió csatlakozásának időpontjától a BILK azt tervezi, hogy folyamatos, napi 24 órás vám-szolgáltatást tart majd fenn. Ez azt jelenti, hogy a budapesti vámtevékenység nagy része is idekerül majd, azaz nem számítanak a vámszolgáltatás visszaesésére.

Kiss Gyula, a BILK Kombiterminál Rt. vezérigazgatója arra emlékeztet,

hogy a kombiterminált tavaly novemberben, a legnagyobb csúcsforgalomban kezdték el üzemeltetni, s ez bizonyos gondokkal járt. Tulajdonképpen minden átmenet nélkül, gyorsan kellett végrehajtani a beüzemelést, hiszen a józsefvárosi pályaudvart bezárták. A vonatok olykor késésekkel érkeztek, illetve üreskocsi-ellátási problémák merültek fel. A kezdeti gondokon azonban már túl vannak: a vonatkésések száma csökkent, s a vasútkocsi-ellátás színvonala is javult. A bakdaru működésében néha még apró beállítási problémák merülnek fel. A vámszolgáltatás megfelelő színvonalon látja el feladatát, bár a vámosok létszámát valószínűleg növelni kell. Az sem mind egy, hogy hazánkban ez az egyetlen hely, ahol fedett helyen történik a kamionok, konténerek vámkezelése, vagyis bármilyen időjárási körülmény közepette elvégezhető az. A kombiterminál szolgáltatási színvonala összességében sokat javult az utóbbi időben: a forgalom máris 10 százalékkal meghaladta a tavalyi szintet, amelyet a józsefvárosi pályaudvaron bonyolítottak le. A kombiterminál részeként működő depó területe már egy hónap után szűknek bizonyult, tehát azt bővíteni kell.

A beüzemelést követő első hónapok tapasztalataként pedig összességében leszögezhető: az ügyfelek igénylik a magas színvonalú szolgáltatásokat, a BILK-re szükség van.

Csarnai Attila

Az MNB új logisztikai központja

A Magyar Nemzeti Bank új logisztikai központjának felépítéséhez – amely az előzetes kalkulációk szerint mintegy tízmilliárd forintba kerül – Soroksáron, a BILK Logisztikai Rt. tulajdonában lévő területből öthektáros telekrészt vásárolt. A jegybank szerint ugyanis csak az új központ teszi lehetővé, hogy korszerű, biztonságos feltételek között végezhesse a bankjegyek cseréjét. A jegybanknak a Budapesti Belvárosban lévő épülete a szállítások nehézsége miatt alkalmatlanná vált az értéktári feladatok ellátására, ezért határoztak az új központ létrehozásáról. Az építkezés a tervek szerint egy év alatt készül el.



Kiss Gyula és Wáberer György kézfogása a szerződésköltés után

A BILK Kombiterminál Rt. részesedést szerzett a Vámkapu Rt.-ben

A BILK Kombiterminál Rt. 50 százalékos tulajdonrészt szerzett a Vámkapu Rt.-ben – jelentette be *Horváth Zsolt Csaba*, a BILK Kombiterminál Rt. elnöke a január 26-án, Budapesten rendezett sajtótájékoztatón.

A Vámkapu vámügynökség a Wáberer's Csoporthoz tartozik, mivel a Volán Tefu Rt. tulajdonában van. A közös tulajdonlást a MÁV vasúti és a Wáberer's Csoport közötti szállítmányozói együttműködési szándéka, valamint a két cégnek a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) fejlesztésében való elkötelezettsége alapozta meg – hangsúlyozta Horváth Zsolt Csaba. A 61 millió forint jegyzett és 100 millió forint saját tőkéjű Vámkapu Rt. 2003-ban 410 millió forint árbevétel mellett 120 millió forintos adózás utáni eredményt ért el. Az árbevétel 20 millió forinttal haladta meg a 2002. évet, míg a nyereség 10 millió forinttal volt több. A cég idei árbevétele azonban várhatóan csökkenni fog a múlt évihez viszonyítva, mivel május 1-je után a magyar külkereskedelem mintegy 70 százalékát kitevő nyugat-európai viszonylat az EU belső áruforgalmává válik, ahol megszűnik a vámkezelés – húzta alá *Juhász Péterné*, a Vámkapu Rt. vezérigazgatója, hozzátéve, hogy cége felkészült az EU-csatlakozás utáni, az uniós országok viszonylatában szállított áruk statisztikája, az úgynevezett intrastat-szolgáltatás nyújtására is.

A Vámkapu Rt. a fővárosban Csepelen és a BILK-ben vámkezelést nyújt, Tamásiban és Egerben pedig vám-

közvetítői feladatokat lát el. A 40 fős társaság évente átlagosan 72 ezer vámkezelést végez és átlagosan 400 állandó ügyféllel rendelkezik.

Bár a magyar vámkezelési feladatok száma a jelenlegi 10–20 százalékára mérséklődik az EU-csatlakozás után, a BILK-ben található vámügynökség feladata nőni fog, ahogy a kombiterminál vasútkonténer-forgalma, miközben a logisztikai raktár teljes kapacitása fokozatosan kiépül – mondotta *Wáberer György*, a Wáberer's Csoport elnöke.

A BILK Kombiterminál Rt. számára ez a lépés azzal az előnnyel jár, hogy az üzleti partnerek részére saját érdekességén keresztül egy, az eddigi szolgáltatásoknál komplexebb csomagot képes kínálni, a tevékenység ellátásához szükséges létszám bővítése nélkül – hangsúlyozta a tranzakció kapcsán *Kiss Gyula*, a BILK Kombiterminál Rt. vezérigazgatója. A BILK az egyetlen olyan logisztikai központ, ahol – a kelet-nyugati fordítókörön szerepéből adódóan – nem fog csökkenni a vámügynökség forgalma. Sőt: a tengerentúli konténerforgalom várható növekedése bizonyos mértékű bővülést is garantálhat.

A Vámkapu Rt.-ben szerzett tulajdonrész vételárát a felek ugyan üzleti titokként kezelik, ám figyelembe véve a Vámkapu Rt. jegyzett tőkéjét, jelenlegi és az EU-csatlakozás után várható forgalmát, annak értéke nem éri el a 100 millió forintot.

Hungarokombi – mérleg

Sok a kérdőjel – megadják a választ

A Hungarokombi a piacon történt változások ellenére tavaly jó évet zárt, s mind a Ro-La, mind a kíséretlen forgalomban túltejesítette a tervet. A piaci hullámok ugyan az idén sem lesznek kisebbek - sőt! -, de Tomcsányi István vezérigazgató mégis optimistán tekint a jövőbe.

A piac egyik legfontosabb ismérve az állandó változás – s ez a megállapítás természetesen igaz a kombinált fuvarozás esetében is. Tavaly megjelent néhány versenytárs a Ro-La és a kíséretlen forgalomban egyaránt, amely oda vezetett, hogy a Hungarokombi teljesítménye nem lehetett olyan magas, mint a legjobb években. Ezért a Ro-La esetében kicsit alacsonyabbra vették a tervszintet, a kíséretlen forgalomban pedig a korábbi évhez hasonlóan céloztak meg. Ám mindkét területen túltejesítették a tervet, s a nehézségek ellenére a Ro-La vonatok 2003-ban 101 ezer, a Hungarokombi által szervezett kamiont szállítottak (5-6 százalékos

többséget), a kíséretlen forgalomban pedig a cég a tervhez képest 8 százalékkal több, összesen 42 ezer TEU rakományt juttatott célba – tudtuk meg Tomcsányi Istvántól.

A Ro-La esetében alapvető nehézséget jelentett, hogy a kelletténél kevesebb vagon állt rendelkezésre. A cég Szegedről (Kiskundorozsmáról) akár napi 4 vonatot is tudott volna indítani, de esetenként csak hármat sikerült. Szintén a szegedi szakaszon egy időben vágányzár nehezítette a dolgukat.

Mindezek mellett megjelentek a versenytársak is: egy konkurens cég Sopron és München között indított Ro-La szerelvényeket, de később felfüg-

gesztette a tevékenységét. Nagyobb versenytársnak bizonyultak viszont a Romániából induló Ro-La vonatok, mert az Arad és Wels között közlekedő szerelvények (szinte) ugyanazt a vevőkört célozták meg, amelyet a Hungarokombi. Az új vonatok nagy népszerűségnek örvendtek a román fuvarosok között, hiszen a magyar-román határt nem közúton kellett átlépniük. Mindezek ellenére azonban a Hungarokombi különböző intézkedésekkel mégis túltejesítette terveit.

– A kombinált fuvarozás egyes országokban közlekedéspolitikai kérdés is. Ausztriában – mint kiemelt társadalompolitikai célt – államilag támogatják a költségek oldaláról is, nálunk ilyen sajnos (még) nincs. Ennek ellenére kicsit „játszottunk” az árral: tavaly az első félévben (egyfajta holtidőben) a MÁV kedvezőbb árat adott, melyet később a forgalom felfutásával kompenzált. Az ár mellett a szolgáltatásokkal is igyekeztünk teret nyerni: adott fuvarmennyiség fölött, újabb megrendelésnél felhasználható „vouchert” adtunk az Ökombi együttműködésével. Közös érdekünk az Ökombival, hogy a visszaútra is biztosítsunk szállítandó kamiont, ezért a retúrjegyekre (immár hagyományosan) kedvezményt biztosítottunk – enged bepillantást az üzletpolitikába Tomcsányi István.

A Hungarokombi január közepén még nem rendelkezett erre az évre szóló végleges üzleti tervvel, mert az idén olyan változások várhatóak a piacon, amelyek alapos elemzést igényelnek – ilyen például az osztrák közúti engedélyhelyzet, amelyre egyelőre még nincs hivatalos megfellebbezhető döntés.

Egyes hírek szerint Ausztria az EU nyomására várhatóan megszünteti a közúti fuvarozási engedély-kiadásokat, sőt – a legújabb információk szerint – magát az ökopont rendszert is. Tomcsányi István úgy véli, hogy Magyarország szempontjából május 1-jéig (az uniós csatlakozásig) a jelenlegi fuvarozási engedélyrendszer marad életben – utána pedig feltehetően „bejön” a megváltozó ökopont rendszer: vagyis az Euro (emissziós) normák alapján besorolt kamionok közül a nagyon jóknak (az Euro 3-as felső szegmense, illetve

Kíséretlen forgalom

Itt is nagy a verseny, hiszen Magyarországon a Hungarokombi mellett több szolgáltató is működik. Tomcsányi István ennek ellenére optimista, mert úgy látja, hogy az EU-hoz való csatlakozás után ez a forgalom megnövekszik, így cégének nagyobb esélye lesz arra, hogy ezen a területen tovább erősödjön.

Jelenleg Magyarországon a kíséretlen forgalomba zömében a tengeri konténerek szállítása tartozik, s a piacon csupán néhány csereszkevény, vagy félpótkocsi tűnik fel. Európa nyugati felében azonban a kombitársaságok ilyen jellegű forgalmában nagyobb részt képvisel a csereszkevény és a félpótkocsi. A fő irányokban - pld. az észak-déli skandináv olasz tengelyen - naponta tömegesen közlekednek irányvonatok különböző országok, különböző cégeinek szervezésében és szállítják a közúti fuvarozás helyett vasúton a közúti járműegységeket.

Hazánk EU-csatlakozása után megnő annak esélye, hogy a kombi-

nált fuvarozásban a konténer/félpótkocsi-csereszkevény aránya Magyarországon is közelítsen az európaihoz. Tomcsányi István úgy véli, hogy jó előkészítéssel és megfelelő piacpolitikával erre „rá tudnak mozdulni”. Elegendő mennyiségű áru-kiindemény és megfelelő árszínvonal esetén komplett irányvonatokat kívánnak csatasorba állítani. Erre az esztendőre már tervbe vettek egy irányvonal indítását Nyugat-Európa felé, de a próbálkozás a tavaly év végi tárgyalások során - időlegesen - holtvágányra került. Újra nekifutnak azonban a kérdésnek: remélhetőleg ezúttal sikeresek lesznek, és hozzá tudnak kapcsolódni a nyugat európai partnerek meglévő és fejlődő irányvonal-rendszeréhez. Így ugyanis a konténeres szállítás mellé beléphet a kontinentális (szárazföldi) szállítmányozás, amely a Hungarokombi jelenlegi, 40-45 ezer TEU-s forgalmát - idővel - mintegy 20 ezer TEU-val növelheti. ■



Tomcsányi István, a Hungarokombi vezérigazgatója

az ennél jobb) nem kell ökopont, az ez alattiaknak viszont igen. Mivel azonban Magyarországról a külföldre irányuló szállításokat teljesítő kamionok egy jó része már igen jó minőségű, ezért a magyarok számára az ökopont rendszer ténylegesen (valószínűleg) megszűnik.

Újabb szempontot jelent az üzleti terv kialakításához, hogy minden biztonnal bővül a nemzetközi fuvarozásban résztvevők köre, mivel megszűnik a kontingens – amely eddig mintegy évi 4800 magyar kamiont „engedett” a nemzetközi fuvarozási piacra. A Ro-La népszerűsége egyébként az idén azért is emelkedhet, mert Ausztriában bejelentették, hogy az ellenőrzéseket (műszaki, okmány, AETR stb.) megszigorítják, és a rajtakapott vétkeket a korábbinál is jobban büntetik. Szintén a Ro-La malmára hajtatja a vizet az Ausztriában január elsején bevezetett útdíj-rendszer – amelyhez előbb-utóbb csatlakozik a németországi is.

Az üzleti terv szempontjából elemző piaci helyzetet tovább bonyolít-

ja a Dél-Kelet-Európából induló, s hazánkon keresztül Európa különböző országaiba irányuló forgalom. Ezeket a jövőben is közösségen kívüli kamionok viszik, így rájuk továbbra is érvényesek azok a magyar és osztrák előírások, amelyek közlekedési engedéllyel szabályozzák az áthaladó kamionok számát. Hazánk EU csatlakozása után az unió határa átkerül a keleti határvidékeinkre, amelynek átlépése nem olyan egyszerű – vagy másképp fogalmazva vasúton egyszerűbb.

További nagy kérdés az áfa. A jelenlegi ismeretek és közösségi szakvélemények szerint bizonytalan, hogy a Kelet-Európából jövő tranzit-fuvarozás – ha, mondjuk Szegeden „felszáll” a Ro-La vonatra – nemzetközi fuvarozásnak minősül-e a jövőben is. Ez nyomasztó kérdőjel a kombinált fuvarozásban.

– Mindent összevetve: nehéz tervet készíteni, hisz sok a kérdőjel. Őszintén megmondom, pont e kérdéskörök tárgyalására készülök a közeljövőben külföldi partnereinkhez, sőt, a Hungarokombi felügyelő bizottsága is erről

kíván tárgyalni rendkívüli ülésén. Úgy vélem azonban, hogy ha Ausztriában nem lesz olyan pálfordulás, amely az erős korlátozásból a teljes engedékenységbe csap át, akkor a Ro-La továbbra is életképes marad. De, hogy mennyire, az függ egyrészt a szabályozók beállásától, másrészt attól, hogyan tudjuk a megfelelő darabszámú Ro-La kocsit biztosítani (a MÁV ugyanis csak 50-nel rendelkezik), végül, de nem utolsósorban attól, mennyire tudjuk a szolgáltatásunk minőségét (menetrend betartása, a vonaton utazó, pihenő sofőrök kiszolgálása) javítani – fogalmazott Tomcsányi István, hozzátéve: – Tavalyelőtt az UIRR listáján a Hungarokombi a hatodik helyet foglalta el, ám a szervezet tavaly jó néhány, erős nyugat-európai taggal bővült, amely értelemszerűen átrendezi a rangsort. A Hungarokombi azonban a volt szocialista országok kombinált fuvarozó társaságai között messze a legnagyobb forgalmat bonyolítja le, s ezt a helyet a továbbiakban is szeretné megőrizni.

Fehér György

Új menedzsment, új forgalom

Árufuvarozás, 2003 – az alapozás éve

Úgy, mint Magyarországon általánosságban, a MÁV Rt.-nél is a 2003. év központi témája az Európai Unióhoz való csatlakozás közelsége, az EU konformitásra törekvés és az új szabályok által kialakított viszonyokra való felkészülés volt. Ennek tükrében a MÁV Rt. üzleti folyamatai nem feleltek meg tovább az új piaci kihívásoknak és nagy mértékű váltásra, változásra volt szükség. 2003. januárjában a MÁV Rt. vezetése egy új szervezeti felépítés kialakítását kezdeményezte, amely a folyamatok racionalizálása érdekében a különböző tevékenységeket végző üzletágak, ezek között az árufuvarozási üzletág, és a végrehajtási szint különváltását eredményezte.

Az árufuvarozási üzletág szervezeti átalakításával létrejött a kereskedelmi, az üzemeltetési és a kontrolling főosztály, amelyek élére új menedzsment került. Az új vezetés első dolga a kereskedelmi folyamatok, továbbá az üzemviteli tevékenység, az eszközállomány, a humán erőforrás átvilágítása volt, ami alapján az üzletági stratégiai csapásirányok meghatározhatóvá váltak. A tények magukért beszéltek és nyilvánvaló volt, hogy az árufuvarozási üzletág rendelkezésére álló eszközparkot, szak tudást, tapasztalatokat a megváltozott, modern piaci igényeket kiszolgáló, a partnerek elvárásainak megfelelő terméké és minőségi szolgáltatásokká kell alakítani, továbbá profitorientált, eredménymaximalizálásra törekvő üzletági működését célszerű létrehozni.

Különösen fontos volt a megfelelő piaci lehetőség megtalálása a már említett EU csatlakozás (2004. május 1.) kapcsán a piacon maradás érdekében, tudván, hogy a nemzetközileg kialakult tőkeerős, nagy területi lefedettséggel rendelkező társulások a piaci pozíciójuk megerősítését illetve kiterjesztését a kelet-európai piac megszerzésével szeretnék realizálni.

A versenykörnyezetben való működés tehát a tevékenységek üzleti alapokra helyezését követelte meg, amely megvalósításához az üzletágnak létre kellett hoznia a piacokonform szervezeti keretet, amely lehetővé tette a versenyképesség javítását, a szolgáltatási tevékenységi kör bővítését elsősorban nagy hozzáadott értékű szolgáltatások bevezetésével.

A szolgáltatások bevezetésével, bővítésével egyidőben az árképzés felülvizsgálata az egyik legfontosabb feladata volt a múlt évnek. Ennek lényege a piaci ártól elszakadt díjszabás megszüntetése, és helyette önköltség-alapú, de a különféle árucsoportok költségviselő képességét, a különböző relációk versenyképességét figyelembe vevő, differenciált struktúrájú árak létrehozása volt.

Az új piaci kihívásokra reagálva, összhangban a MÁV-val, az árufuvarozási üzletág régiókra osztotta az országot, ahol a kereskedelem, az üzemeltetés és a kontrolling terület szakemberei egyaránt képviselik az üzletágot. Ezzel párhuzamosan megkezdődött az irányítás új típusú közrendszerének felépítése.

Az üzleti folyamatok átvilágítása egyértelművé tette a vezetés számára, hogy a kiemelt ügyfelek megtartása az egyik legfontosabb stratégiai célkitűzés, melyet a key account menedzsment (KAM) rendszer kiépítésével támogatunk. Az ÁFU forgalmának mintegy 45 százalékát adó kiemelt ügyfélkörrel - Mol Rt., Dunaferr Rt., Mátrai Erőmű Rt., Borsodchem Rt., MAL Rt., TVK Rt., homok- kő- kavicsbányák, cukorgyárak, cementgyárak, nyugat-magyarországi erdőgazdaságok, kelet-magyarországi erdőgazdaságok, HM, AUDI, Interspan Kft. Üzletágunk hosszú távú szerződések kötésére törekedett a kétoldalú előnyök megtalálásával.

Ezekkel a több éves megállapodásokkal az árufuvarozási üzletág a pia-

con maradás feltételeit igyekezett megteremteni, melyet a továbbiakban is stabil üzletpolitikával kívánunk megerősíteni a jelenlegi piaci pozíció megtartása érdekében a folyamatosan erősödő európai versenyben.

A kiemelt vevők forgalmán túl, az árufuvarozási üzletág jelentős kombináltfuvarozást bonyolít le. A magyarországi kombináltfuvarozás nagy változásokon ment keresztül az elmúlt 13 évben. A változás együtt járt a forgalom fejlődésével, a piac és az ügyfelek érdeklődése – és az EU-támogatási rendszerének hatására - a konténeres áruszállítás és a Ro-La fuvarozás iránt töretlen, sőt növekvő igényt észlelünk.

A kombináltforgalom 2003-ban közel 28 százalékkal nőtt. Az értékesítési rendszerünk 2003-ban két piacot célzott meg; az északi-kikötők és Magyarország közötti forgalmat és az úgynevezett balkáni forgalmakat. Jelentős forgalomnövekedés indult meg a magyarországi tranzit útvonalakon. A kombinált fuvarozás részaránya 2003. év végére elérte a MÁV teljes áruszállítási teljesítményének a 12 százalékát, ezzel 4,8 millió tonna teljesítményt nyújtott, mellyel kiemelkedő a kelet-európai térségben.

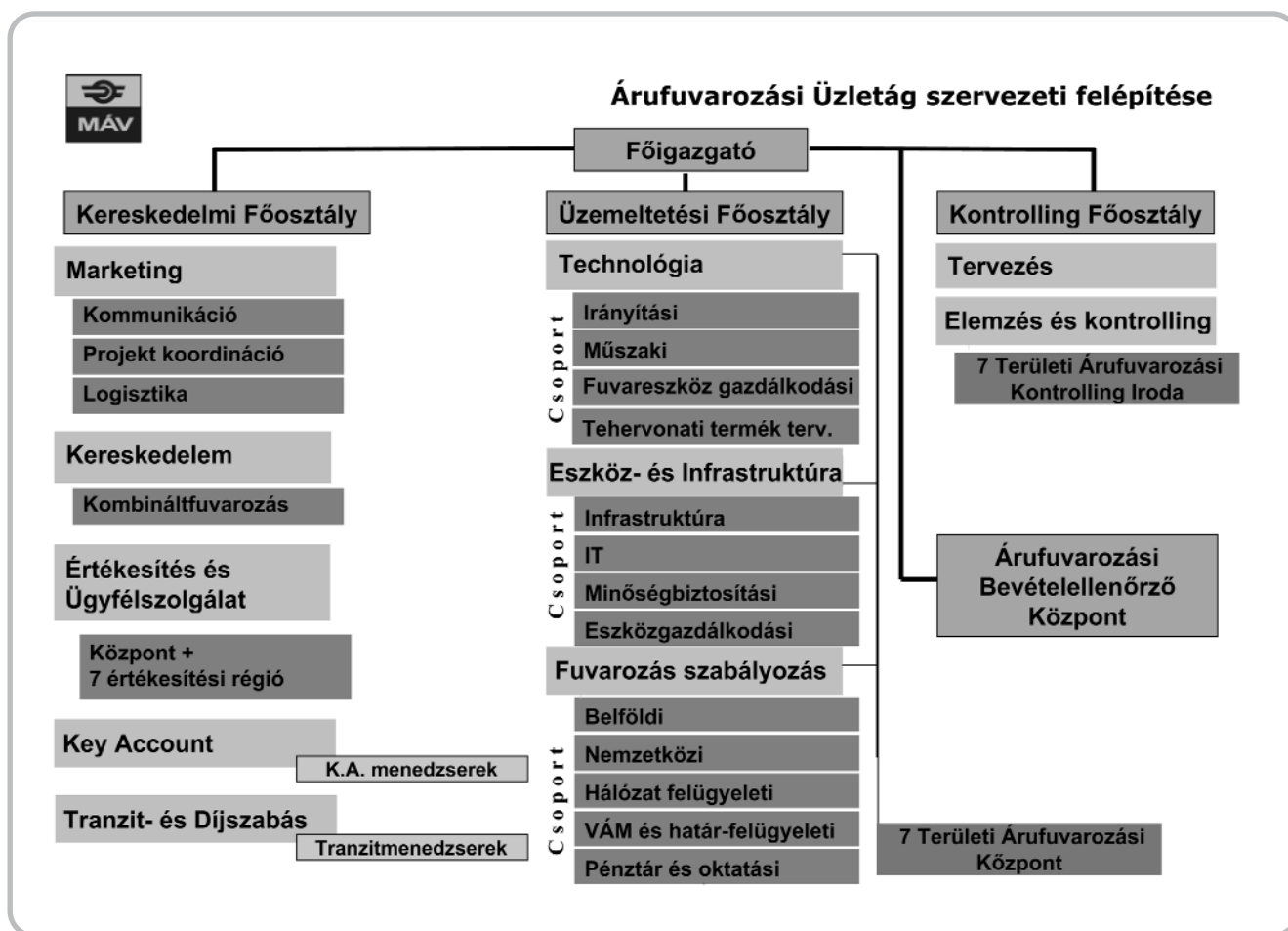
2002-ben az elszállított tonna 3,3 millió volt, 2001-ben 2,8 millió, 2000-ben pedig 2,3 millió tonna volt az eredmény. A 2003. év mindenképpen, a piaci robbanásszerű fejlődéséből következően, a „boom” évet jelenti, mivel megnőtt a kereslet a kombináltfuvarozás iránt, ezért a vonatoperátorok egyre magasabb vonatfrekvenciákat vállaltak be (évi 500-800 vonat darab között).

Az idei év kiemelkedő eredményei a tranzit forgalomban:

- új forgalom az Arad-Wels tranzit Ro-La vonat heti 7 vonattól/irány, Hegyeshalom és Lökösháza átmenetben 9753 db kamion elszállítását bonyolítottuk le,

- új forgalom a nagyváradi vonat, amely Biharkeresztes-Hodos viszonylatban a leghosszabb magyar vonali tranzit vonat, tavaly 166 db vonattal és 115 ezer tonna forgalommal,

- új forgalom a Mannheim – Thessaloniki között közlekedő Schenker Railon vonat, ami tavaly szeptember-



ben indult, heti egy vonatpár rendszerességgel Sopron-Kelebia átmenetben.

Az export-import forgalomban kiemelkedő, közel 350 százalékkal növekedett az ICF Lambach-Sopron-Thessaloniki között közlekedő zárt konténerforgalma, amely szintén a közúti forgalom vasútra tereléséből született.

A jövőben a kombi-szállításokban jelentős szerepet kap a 2003. novemberében átadott budapesti központi terminál, a BILK, amely jelentős forgalom koncentrációt biztosít a MÁV-nak kiemelt helyzetéből adódóan. Lehetőség nyílik új zártvonati projektek bevezetésére, kísért és kíséretlen forgalomban egyaránt.

A belföldi forgalom a 2002. évhez képest jelentősen csökkent. A bázistól mintegy 1 millió tonnás, a tervtől kb. 2,3 millió tonnás elmaradást a cukorrépa termés kiesése, a bauxit-szénbánya bezárások, az erőművek átállása szénről vegyes tüzelésre, továbbá a várakozás alatti mértékben realizált autópálya- és vasútépítések okozzák. Emellett minőségi kifogások miatt csökkent a belföldi szénhidrogén felhasználás és ezzel összefüggésben az üres magánkocsik továbbítása is. A bázis és a terv

feletti mennyiséget csak a fa küldemények esetében realizálhatunk a közúttal versenyképes kocsidíjas díjszabásunknak köszönhetően. A mennyiségi kiesésből adódó bevétel elmaradásunkat azonban részben kompenzáljuk a hosszabb fuvarozási távolságot ösztönző üzletpolitikánk eredményességével.

Az árufuvarozási üzletág a 2003. évben kiemelt figyelmet fordított a kocsirakományú tranzit forgalmának növelésére, amelyet a 28 százalékos forgalomműködés igazol. A szolgáltatási folyamat javítása érdekében projektmenedzseri rendszert alakítottunk ki, ahol a projektvonatok mellé az azokért felelős menedzser került kinevezésre, aki egy kézben egyesíti a vonattal kapcsolatos feladatokat, problémákat a hatékony problémamegoldás érdekében.

A 2003-ban legnagyobb kihívást azonban az előző évekből örökölt elavult eszközállomány modernizálása, a nem eléggé korszerű informatikai rendszer fejlesztése, valamint az iparvágányok sokszor tisztázatlan jogi helyzetének rendezése jelentette.

A fuvarfeladatok zökkenőmentes lebonyolítása, a vevői igények maximális kiszolgálása érdekében az árufuvarozási üzletág a rendelkezésre álló

kocsipark minőségi- és mennyiségi összetételének javítását, a változó piaci viszonyokhoz igazodó korszerű, magas üzemkészségű, 11000 darabos kocsipark kialakításának megvalósítását tűzte ki célként.

Az üzletág elkészítette teherkocsigazdálkodási koncepcióját, amely tartalmazza a rövidtávú karbantartási, üzemeltetési és finanszírozási terveket, valamint a nem keresett kocsik hasznosításának lehetőségeit.

A 2003. évben kocsiparkunkba új kocsi sorozatot nem állítottunk be, csupán a meglévő parkot bővítettük, 125 db Shimms kocsival. A 2003. évi szerződés-kötések eredményeképpen 2004. évben 150 db Habbillnss és 150 db Sgnss sorozatú teherkocsi kerül kocsiparkunkba bérleti konstrukció keretében.

Az árufuvarozási üzletág üzleti eredménye 2,8 milliárd Ft-tal jobb, mint a tervezett, amely megerősíti azt a tényt, hogy a piac lehetőségeit kihasználva, az eszközállományunk és egyéb folyamatok optimalizálásával, jelentős költségracionalizálással, az elmúlt évet eredményesen zártuk.

Kurdi Mónika
Marketing osztályvezető

Logisztikai központok Európában

Magyarország szerepe nő

Az Európa Unió május elsejei bővítése után minden bizonynyal megváltozik az európai logisztikai központok piaca is, hiszen várhatóan megnő a kelet-európai térség szerepe. Jelenleg a legfontosabb logisztikai központok Madrid és Birmingham vonalában találhatóak, amelyek a legideálisabb helyen fekszenek a piac szempontjából. Az új piacok azonban kelet felé terjeszkednek, s ez felértékeli az új tagállamok – köztük Magyarország – szerepét a logisztika piacán. A Cushman ingatlanácsadó cég kiadásában megjelent „Európai Logisztikai Jelentést” Európa legjelentősebb közlekedési szaklapja, a DVZ közli részletesen.

Az elemzők különféle szempontok alapján vizsgálták meg, hogy mely országok, térségek nyújtják a legkedvezőbb feltételeket logisztikai központok létrehozására, illetve arra, hogy az ügyfelek szívesen igénybe vegyék őket. Egyebek mellett fontos kritérium az ingatlan ára; az igénybe vehető és beépíthető terület mérete; a bérleti

díj; a munkaerő költsége; az infrastruktúra és a szolgáltatások színvonala; az utak zsúfoltsága; a kereskedelmi, ipari övezetek és a jelentősebb piacok közelsége. Ennek alapján a 15 ország adottságait figyelembe vevő összesítésben Belgium áll az élen, utána következik Franciaország, Németország és Hollandia. Az utolsó helyre szorult Írország és Svédország, mivel Európa periferiáján helyezkednek el. Magyarország a középmezőnyben foglal helyet, de öröndetes, hogy a két évvel ezelőtti tizedik helyről a nyolcadikra rukkolt előre. Előtünk van Csehország, Lengyelország és Ausztria, de mögénk szorultak olyan jelentős országok, mint Olaszország, Nagy-Britannia, Portugália és Spanyolország.

Belgium annak köszönheti előkelő helyezését, hogy rendkívül kedvező földrajzi helyen található, alacsonyak a bérleti díjak, s kitűnő az úthálózata. Németország javára szól kedvező elhelyezkedése, jól kiépített közlekedési rendszere, magas színvonalú szolgáltatásai. Ugyanakkor drága az ingatlan, magasak a bérleti díjak, ráadásul kevés is a logisztikai célokra beépíthető terület. Németországban két év alatt 2,8 százalékkal emelkedett az ipari területek bérleti díja, a legtöbb európai államban viszont csökkent – Hollandiában például 10,4 százalékkal. Figyelemreméltó, hogy a németeknél visszaesett a munkaerő ára, miközben a belgáknál, de különösen a hollandoknál emelkedik.

Európában jelenleg Londonban a legmagasabbak a logisztikai közpon-

tok bérleti díjai. Itt évente négyzetméterenként 132 eurót kell fizetni. Ezt követi Stockholm, ahol 109 euró a tarifa, s Moszkva, ahol 107 eurót számoláznak. A frankfurti repülőtér környékén 90, Dublinban 92 eurót kérnek el évente négyzetméterenként. Amszterdamban 85, Barcelonában 83, Münchenben és Glasgowban 78 euró a tarifa. A legalacsonyabb bérleti díjakat Belgiumban, Limburg és Gent tartományban kell fizetni, ahol csak 31, illetve 37 eurót kérnek négyzetméterenként. Aránylag kedvező a bérleti díj Hamburgban és Berlinben, ahol 72 eurót, valamint Stuttgartban és a Ruhr-vidéken, ahol 66 eurót számoláznak. Logisztikai központok létesítése céljából a legdrágábban Barcelonában és Stuttgartban vásárolhatóak meg területek, míg a legolcsóbb országok közé Belgium, Franciaország, Lengyelország és Magyarország tartozik.

A jelentés megállapítja, hogy a kilencvenes évek elején nagy számban létesültek logisztikai központok spekulatív céllal, de ezek most visszaszorulóban vannak. Egyrészt bizonyos területeken túlkínálat tapasztalható, másrészt a minőségi követelmények nőttek. Európában egyre inkább a magas színvonalat biztosító logisztikai központokra tartanak igényt az ügyfelek, s ennek megfelelően az utóbbi években jobbra ilyeneket építettek a beruházók. Miközben Nyugat-Európában túlkínálat figyelhető meg, a kontinens keleti régiójában egyelőre kevés a logisztikai központ, ráadásul a minőségi követelmények terén is van elmaradás. A jövő tehát mindenképpen az új EU tagországoknak kedvez, hiszen a beruházók számára nagy lehetőségeket kínálnak az új piacok. Ez pedig a nyugati országokban található logisztikai központok szerepének némi csökkenéséhez is vezethet.

A kelet-európai bővítéssel mintegy 75 millió új fogyasztó jelenik meg a piacon, ami azt jelenti, hogy a logisztikai központok elhelyezkedése keletre tolik – véli a jelentés. A nyugati országok vállalatai minden bizonynyal kelet felé terjeszkednek majd, mivel számukra ott nyílnak meg az új piacok, s előnyösebb áron állítják elő termékeiket. Ennek megfe-

Az európai országok rangsorolása logisztikai központjainak színvonala, elhelyezkedése szempontjából

2003	2001	
1.	1.	Belgium
2.	4.	Franciaország
3.	3.	Németország
4.	2.	Hollandia
5.	5.	Csehország
6.	7.	Lengyelország
7.	8.	Ausztria
8.	10.	Magyarország
9.	6.	Olaszország
10.	10.	Nagy-Britannia
11.	11.	Portugália
12.	15.	Spanyolország
13.	12.	Oroszország
14.	14.	Svédország
15.	13.	Írország

Forrás: a Cushman tanácsadó cég „Európai Logisztikai Jelentése”



lelően új kereskedelmi útvonalak és logisztikai központok jönnek létre. A korábbi EU tagállamok között felértékelődik Barcelona és Helsinki szerepe: az előbbi a kikötőjével, az utóbbi azzal, hogy kapu lehet Oroszországba. Szakemberek négy jelentős európai kereskedelmi útvonal kialakulásával számolnak, amelyek mentén a logisztikai központok megerősödnek, illetve újak jönnek létre. Az első az északi vonal, amely a Ruhr-vidéknél kezdődik, s Hamburgon át Stockholmba tart. Jelentősége abban áll,

hogy a nyugati cégek így kapcsolatba kerülnek a balti államokkal és Oroszországgal. A második útvonal Berlin-től indul, s Lódzon át Varsó felé tart. Ebben a térségben található a legnépesebb új EU-tagállam, Lengyelország, amelynek növekvő gazdasági ereje nagy kihívást jelent. A harmadik útvonal Nürnbergből indul ki, s Csehország és Szlovákia irányába mutat. Csehország a jelentés szerint a logisztikai központok szempontjából a régió legerőteljesebben fejlődő országa. Ennek az útvonalnak a meghosszab-

bítása Pozsonyon keresztül Budapest felé irányul, amely nemcsak a nyugati-keleti, hanem az északi-déli útvonalak metszéspontjában is található. A negyedik a déli útvonal, amely Münchenből indul el, s Bécsen át Budapest, valamint a dél-európai államok a végállomás. Magyarország jövőbeni növekvő stratégiai szerepe abban is megnyilvánul, hogy ezen az útvonalon fekszenek az EU-hoz később csatlakozni kívánó országok, így például Románia, az egykori Jugoszlávia országai, valamint a balkáni államok.

***Legyen lapunk
állandó olvasója!***

ADR, CRTD, SQAS és a biztonsági tanácsadó rendszer

Reflektorfényben a veszélyes áruk szállítása

A veszélyes áruk szállításával kapcsolatos tudás (és alkalmazott gyakorlat) az érintett fuvarozók és logisztikai közreműködők körében – az esetek egy részében – kívánnivalókat hagy maga után. Pedig a veszélyes áru szakma egyre több képzett szakértővel rendelkezik, sőt tavaly tavasszal megkezdte működését a Veszélyesáru Szállítási Biztonsági Tanácsadók Szakmai Egyesülete is. A szakemberek jobb tájékozottságát szeretnék elősegíteni Sárosi György veszélyesáru szakértővel, a Hungária Veszélyesáru Mérnökiroda Kft. ügyvezető igazgatójával készült interjúval.

– Melyek a veszélyes áruk fuvarozásával kapcsolatos aktuális tudnivalók?

– A veszélyes áruk fuvarozásával kapcsolatos ADR szabályozás minden második esztendőben megújul, módosul. A technikai és adminisztrációs jellegű változásokat a szakma már megszokta, s rutinból – némi fáziskéséssel – feldolgozza. Ám a new yorki terroristámadás nyomán a veszélyes áru előírások 2005-ös módosításába már olyan közbiztonsági kérdések csomagja is bekerül, amelyek a szakmát speciálisan érintik.

A másik napirenden lévő rész téma a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban a harmadik félnek okozott kár polgári felelősségének kérdésköre, azaz a (jelenleg aláírás alatt lévő) CRTD egyezmény. 2001 óta erős nemzetközi aktivitás sürgeti az egyezmény befejezését. Hatályba lépésével objektív felelősségi limitekkel, nagy összegű fedezetet kell majd biztosítani! A szakma szerint ezt a fuvarozóknak kell(ene) biztosítani, azonban ez az irreálisan nagy összeg súlyosan érintené a fuvarozókat. A kérdés tehát az, hogyan lehet ezt megoldani?

Az európai vegyipar elvárásai tartoznak a napirenden lévő harmadik témához. A minőségi és biztonságos szállítók iránt nagy az igény, s ezek minősítése az SQAS-rendszer segítségével történik.

Végül, de nem utolsó sorban érdemes áttekinteni a jelenlegi hazai helyzetet, értékelni az állapotokat a veszélyesáru biztonsági tanácsadó rendszerre kiépülésében és a logisztikai (raktári) területeken.

– Vegyük sorra ezeket a részmátákat, s kezdjük az elsőként említett köz-

biztonsági vonatkozásokkal. Mi az amit erről tudnunk kell?

– Az ADR/RID/ADN első része egy új, a közbiztonságról szóló fejezettel egészül ki. Az új előírások célja a veszélyes áruk szállításánál a kockázat minimalizálása. A veszélyes áruk szállításában közreműködő minden személynek (feladatától és felelősségétől függően) meg kell határozni a közbiztonsági követelményeket. A feladó csak megbízható szállítónak adhatja át szállításra a veszélyes árut. Megfelelően kell őrizni az átmeneti tárolókat és rendező pályaudvarokat, s e helyeket a közönség elől el kell zárni. A szállításban közreműködők részére közbiztonsági tervet kell készíteni. Ezeket az előírásokat, melyek a new yorki terroristámadás nyomán, az ENSZ ajánlására az ADR 2005. évi módosításába kerülnek be, EU-tagságunk tovább erősíti, s 2005 január elsejétől nemzeti szabványként működnek majd.

Világosan látható, hogy ezen szabályok betartása egy sor intézkedést követel meg, és több kérdést is felvet. Az első kérdés: ki a megbízható fuvarozó? A választ csak nemzetbiztonsági módszerek bevetésével lehet megadni. Az átmeneti tárolók és logisztikai központok őrzés-védelmét és objektum-védelmét meg kell erősíteni (a Paksi Atomerőműbe sem lehet csak úgy kószálni), beléptető rendszereket kell telepíteni. Az iszonyú mennyiségben található rendező pályaudvarok biztonságának szavatolása sem könnyű feladat. Mindezek megteremtéséhez már csak tíz hónapunk van. Vajon az ehhez szükséges fejlesztések (EU-pályázati pénzek igényelhetők) elindultak?



Sárosi György

A közbiztonsági terv elkészítése olyan új terület, új feladat, amely csak is új szemléletmód meghonosításával valósulhat meg. Pillantsunk csak körül, hol tart a világ? A légiforgalom zárt, eléggé előrehaladott fázisban van e téren, mégis inkább a tengeri fuvarozás az, amely élen jár. Az IMO (Nemzetközi Tengerhajózási Szervezet) keretén belül létrehoztak egy közbiztonsági irodát: ez világitja át a hajóstársaságokat és a hajókat, s megfelelő minősítéssel látja el, melyet „Nemzetközi Hajózási Tanúsítvány”-nak neveznek. Ennek lényege: a hajó nem mehet be a köztöbe, ha nincs benne a rendszerben.

Közúton persze nem a járművet, hanem a gépkocsivezetőt kellene minősíteni (tanúsítani). Ehhez pedig kell egy intézményesített rendszer, amelyben személyekre szólóan, képző vállalkozásokra (akreditációs módszer) kiterjedően is készül minősítés, sőt a hagyományos őrző-védő cégeknek is megfelelően (képzés) specializálódni kell e területre.

– Mi a helyzet a CRTD Egyezmény-nyel?

– A CRTD Egyezmény (Convention on civil liability for damage caused during carriage of dangerous goods by

road, rail, and inland navigation vessels) a veszélyes áruk közúti, vasúti és belvízi szállítása során okozott károk polgári felelősségéről szól. Gyökerei az UNIDROIT-ből alakultak ki, évtizedekkel ezelőtt. A CRTD-t 1989. őszén fogadták el és 1990. februárjától nyitották meg aláírásra. Az azóta eltelt 14 év alatt mindössze Németország és Marokkó írta alá. 2001-ben az ENSZ-EGB közlekedési igazgatója levelet írt a tagállamok delegációinak, melyben kérte őket, hogy nyilatkozzanak az egyezményről: fontos-e, vagy nem; ha igen, akkor milyen feltételek mellett írják alá; s milyen bevezetési javaslatok vannak?

Az országok megvizsgálták a témát, s válaszoltak is. Ennek nyomán 2002-ben két, szakértői szintű tárgyalás is volt (8, illetve 5 ország részvételével), ahol összegezték a véleményeket, s megfogalmazták a módosító javaslatokat. 2003-tól a módosított szöveg rendelkezésre áll az ENSZ-EGB titkárságán. A szöveg 2003 decemberében megérkezett a magyar külügyminisztériumba, s jelenleg véleményezés alatt van (de úgy tűnik e témának idehaza nincs igazi gazdája). Február közepére hívtak össze egy találkozót az ENSZ-EGB-n belül.

– *Mi a módosítás lényege?*

– Az egyezmény eredeti szövege szerint az objektív limitek a közúti és vasúti fuvarozásban fuvaronként 16 és 25 millió euro közötti fedezetet igényeltek. E kontingensek most csökkentek. A közúton 7-10, a vasúton 11-16,5, a folyami hajózásban 4,1-5,5 millió euro a (garancia jellegű) felelősségi limit fuvaronként. A biztosítást veszélyközösség és kockázat alapján számolják. A jelenlegi környezet nem kedvez e dolognak.

A felelősségi limitek arra szolgálnak, hogy a szállítás során esetlegesen keletkező kár (személyi sérülés, környezeti kár) felszámolására gyors és megfelelő mértékű kompenzáció álljon rendelkezésre.

– *Hogyan érinti ez a jelenlegi hagyományos felelősség-biztosításokat? Kizáródnak-e a rendszerből az ADR-károk?*

– Úgy tűnik, hogy a módosított állapotban is eléggé magas limitek révén csak nagy nemzetközi összefogással (biztosítási pool) oldható meg a helyzet. Itt felvetődik a zöld kártya kérdésköre is. A veszélyes szállítmány legtöbbször vegyszer, melynek értékéhez képest a fuvardíj, nagyságrendekkel kisebb. A CRTD alapkonceptió a fuvaro-

zóhoz kötődik, nem pedig az áru tulajdonosához. Pedig e rendszert lehet, hogy az áru értékéből kellene levezetni, hacsak az ADR-fuvarozásnál a fuvardíjak és a logisztikai szolgáltatási díjak jelentősen nem emelkednek. Ennek persze áremelés volna a következője. Súlyánál fogva e kérdés egyaránt fontos Magyarországon és az EU-ban is!

– *Nézzük akkor a harmadikként említett problémakört, az SQAS biztonsági és minőségi értékelő rendszert. Mi ennek a lényege?*

– Az SQAS (Safety and Quality Assessment System) az Európai Vegyipari Szövetség – CEFIC rendszere. Független vizsgálók által egységesen, egyetlen szabványosított értékelés alapján működő szisztéma, amely értékeli a szállítást végző vállalatok tevékenységét minőség, biztonság és környezetvédelem szempontjából. Magyarországi gazdája a Magyar Vegyipari Szövetség – MAVESZ, együttműködésben a szakmai szervezetekkel (pl. MSzSz). A rendszerben a vegyipar – a felelős gazdálkodás jegyében – minősíti a logisztikai szolgáltatókat: megfelelően biztonságosan tudják-e kiszolgálni a vegyipart?

1994-től kezdve (már tíz éve) működik, s ez idő alatt összesen 70 értékelő személyt képeztek ki. Európában 500 cég esett át eredményesen a minősítési procedúrán (közülük csak egy a magyar: a FRANSTANK Kft. Zalaegerszegen, Dalos Sándor irányítása alatt). Erre a hírre persze többen felkapják a fejüket: és mi van a „nagyokkal” (Wáberer’s Csoport, Révész Csoport, stb.)...? Nem is beszélve az SQAS alapú specializációkról, mint például a tanker- és tartály-tisztítók (e cégek minősítését is kidolgozták): e területen is csak a minősített cégeket fogadják el. Nyugat-Európában éppen ezért a tartálytisztítás jelentős költség!

A logisztikai szolgáltató ilyen minősítés hiányában nem hivatalos, vagyis olcsóbb megoldásokat keres. Itt tehát elmaradás tapasztalható! Nem vagyunk itt sem bekapcsolódva az EU vérkeringésébe. A május elsejéig hátra lévő két hónapban szinte csodát kellene produkálni, hogy behozzuk az elmaradást... Fejlesztési, beruházási, technológiai kérdésekről van szó, amelyek időigényesek, pénzbe kerülnek (bár az uniós pályázati lehetőségeket optimálisan kihasználva csökkenthetők a terhek). Sopron és Bicske jól működik, sok ilyen hasonló kellene még.

Az SQAS-t muszály alkalmazni, mert a minőségügyi (ISO) auditok nem alkalmasak azokra a speciális értékelésekre, amelyeket itt szükséges bevetni. Ez a minősítés sem örök érvényű: három évente új auditálás következik (a szabályok pedig két évente változnak!).

– *Ezek után kissé bátortalanul teszem fel a kérdést: milyen a magyarországi helyzet?*

– Kezdjük talán a veszélyesáru biztonsági tanácsadói rendszerrel. 2003. január 15. óta csak olyan cég foglalkozhat veszélyes áruval, amelyiknek van tanácsadója és vele együtt a cég bejelentkezett a Központi Közlekedési Felügyelethez. Amelyik cég nincs benne a rendszerben, elvileg nem folytathat ilyen tevékenységet. A 2003. november 5-i állapot szerint hozzávetőlegesen 500 cég volt a rendszerben: Budapesten 117, Pest megyében 49, Bács-Kiskunban 31, Borsod-Abaúj-Zemplénben 28, Fejérben 22, Győr-Sopronban 19, Vasban 13, a többi megyében 10 alatt volt a regisztráltak száma. (Nógrádban például egy sem volt!).

A nyilvántartásban csaknem 300 veszélyesáru biztonsági tanácsadót rögzítettek. Egy tanácsadó több céget is kiszolgálhat, akit érdekel, a névjegyzékből választhat ilyen szakembert. (Munkájukhoz nagy segítséget jelent az ADR Statinfo-Controll 2.1. cd-rom, mely a veszélyes áruk gépi ellenőrzését támogatja, a vámhatóság és a közlekedési felügyelet gyakorlatát és eljárását követve. Egyúttal segít a tanácsadó statisztikai feladatainak elvégzésében és egyéb ügyviteli lehetőségek alkalmazását is megteremti. E rendszer kialakítását és fejlesztését a KSH és a GKM támogatja.) Érdemes profi irányba terelni a dolgokat, mert jelenleg csak a kiképzett szakemberek kétharmada dolgozik csak aktívan, egyharmaduknak nincs megbízása. A tanácsadói rendszer révén az EU-ban az ilyen tevékenységek 80 százaléka legális, Magyarországon fordított a helyzet: mindössze 20 százaléknyi a legális. Azaz hazánkban jelentős az ADR-tevékenység eltitkolása – legalábbis a jelek erre utalnak. A cégek nagy része tanácsadók nélkül dolgozik, s itt felvetődik az illegális tárolás kérdésköre is, továbbá a hagyományos árunak álcázott veszélyesáru szállítás ügye is. (A nagy cégekre ez nem jellemző, ők intézményesen benne vannak a rendszerben.)

Az említett 500 cég közül viszont 200 felett van a hulladékkal dolgozó vállalkozás, mert az erre vonatkozó engedélyezési eljárásban feltétel a veszélyesáru biztonsági tanácsadó alkalmazása – csak így végezhető legálisan e tevékenység.

Társadalmi szinten az arányok a fontosak. Tény, hogy a helyzet rosszabb a kívánatosnál, de ez egy folyamat, amely csak 2003-ban indult el, s még nagyon az elején tart. Érdemes volna a szakminisztériumok felelős vezetőit is megkérdezni, ők hogy értékelik e helyzetet? Kellőképpen nyugodtak-e?

– *Eljutottunk a raktárak ügyéig. Itt hogy alakul a dolog?*

– A hazai raktárhelyzet – legalábbis a szaporodó négyzetmétereket tekintve – pozitív. Rengeteg az új logisztikai beruházás. Ezek stratégiaileg jól védhető, átgondolt projektek, de jellemzően csarnok jellegű „C” raktárak készültek, hagyományos áruk kiszolgálására. Csak az a bökkenő, hogy nem készült elég veszélyesárut kiszolgáló létesítmény! Tehát a veszélyesáruk kiszolgálására alkalmas speciális raktárakból hiány van Magyarországon!

A fővárosban a vegyipar századkörnyéki, a város már rég körbenőtte a létesítményeket (BVM, Reanal, Chinoin,

RG.), lakóparkok, lakótelepek települtek szomszédságukba. Komoly fejlesztések e téren nem voltak. A gyártáshoz szükséges veszélyes alapanyagokat régi, korszerűtlen módon kezelik (a város tele van korszerűtlen barakkokkal, raktárakkal). Ez igen veszélyes, mert sem az engedélyes eljárásnak, sem a hatósági felkészülésnek, sem a tervezői gyakorlatnak nincs tradíciója! Óriási elmaradások vannak, s az EU-s követelményeknek megfelelően most az a kérdés, hogy milyen gyorsan lehetetlenül el a terület, vagy alakul át a túlélés érdekében a korszerű szintre? A korrózív anyagok tárolása, valamint a kitöltött veszélyes áruk stratégiaileg fontos területek.

Gyorsan meg kell indulni a speciális beruházásoknak a vegyipari raktárgesztika művelése érdekében. Bonyolult, komplex, költségigényes tevékenység ez, amely a beruházókat is óvatosságra inti (több pénz kell hozzá, mint a hagyományos raktárakhoz). Nem mindegy milyen gyorsan tisztul a piac.

A szakszerű és avatott ellenőrzéshez a jogszabályi keret adott, de a felületrendszer még nem eléggé meggyőző. Magyarországon évente mindössze 5 ezer ADR-ellenőrzést végeznek, egy

EU-tagállamban pedig 100-150 ezret! Az ellenőrzést végzők esetében nincs független, intézményesített képzés: szakemberhiány van. A szankciórendszer gyenge. Nincs kellő visszatartó erő, ami elrettentő lehet az illegális tevékenység gyakorlására. Mindez magával hozza a nyugati hegemonia betüremkedésének veszélyét! A multik máris aktivizálódnak...

A piac viszont nem fizeti meg az ezekkel az indokolt lépésekkel együtt járó pluszköltséget (pedig a kockázatkezelés költségeit be kell építeni a fuvar árába), azaz fedezethiány van. A kimutatások szerint az árukereskedelem durván egytizede veszélyes áruval történik. A laikus ember nem is gondolná, hogy a kozmetikai cikkek, az aerosolos palackok, a körömlakk és –le mosó, a háztartási tisztítószerek (CIF, HYPO), az élelmiszeripari speciális cikkek (szeszipari termékek, ételect, gyufa, stb.) veszélyes áru. Itt lehet említeni még a vegyipari alapanyagokat, termékeket, a finomvegyszereket, mezőgazdasági növényvédő-szereket, csávázókat, feregirtókat, mérgeket, sőt az egészségügyi, kórházi hulladékokat, biológiai termékeket.

Bárány Tibor

NAVIGÁTOR

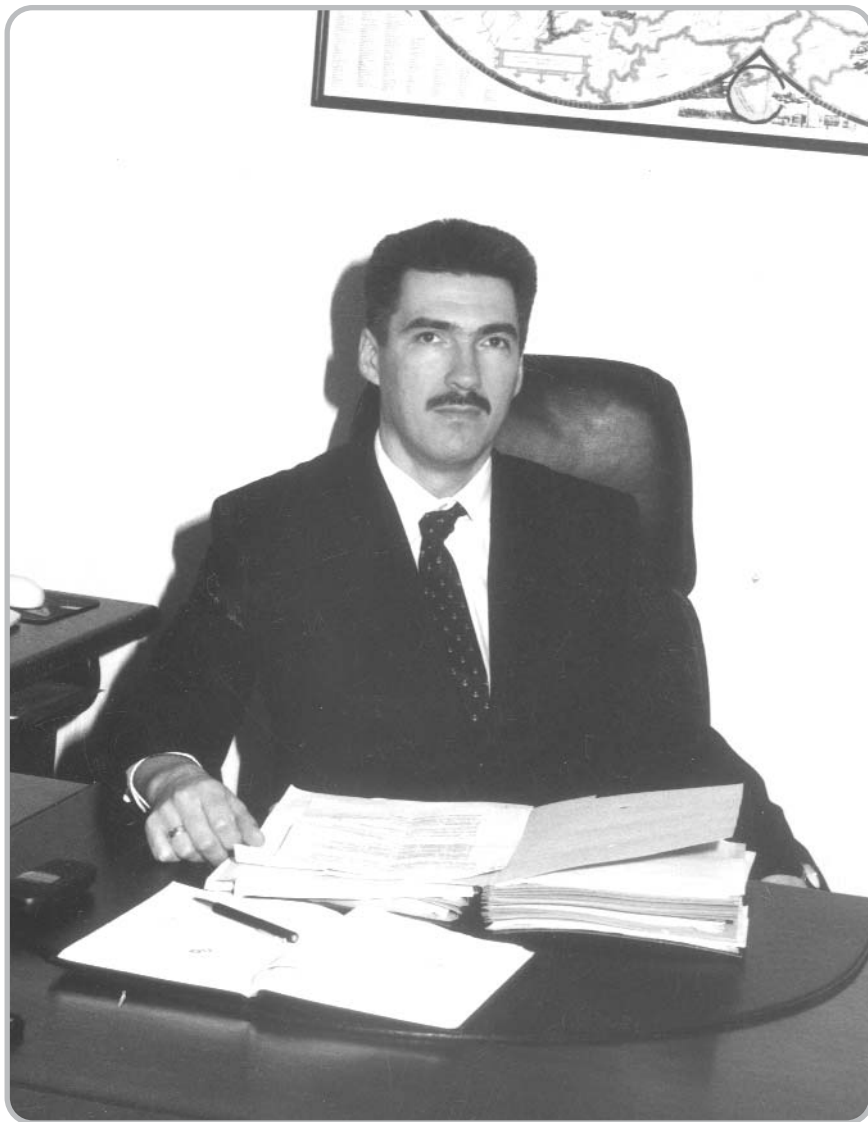
Hirdetés:

Bándy Zsolt

303-9391

MAHART-Szabadkikötő Részvénytársaság

Konténer-teljesítmény 100 ezer TEU felett



A privatizáció előtt álló MAHART-ból kivált és 2003. október 31-én bejegyzett MAHART-Szabadkikötő Rt. (egyedüli részvényese az APV Rt.) a tavalyi esztendő egészét tekintve kiemelkedő (100.684 TEU) konténerkezelési teljesítményt produkált. A bővös, 100 ezer TEU-s határt átlépve a MAHART-Szabadkikötő Rt. régi-új vezérigazgatója, Somlóvári László úgy véli, ez a teljesítmény a jelenlegi feltételek között (megújításra szorul az árumozgatóhoz szükséges technológia és főként az infrastruktúra: partfalak, utak, vasúti sínek, parkolók, raktárak) tovább már nem fokozható. Ennek ellenére – köszönhetően a kedvező földrajzi elhelyezkedésnek – a kikötőbe több jelentős társaság települt be, illetve kíván betelepülni.

– Somlóvári úr, ez az első alkalom, hogy a MAHART-Szabadkikötő Rt. vezérigazgatójaként megszólal. Kérem, röviden mutassa be az önállósodott Szabadkikötőt.

– A MAHART-Szabadkikötő Rt. működteti a kikötői infrastruktúrát, árukezelést végez és kezeli az érdekelt-ségéhez tartozó (Agroterminál, Gabonatarház, Container Center, Ferroport) üzletrészeket. A kikötő (területe 128 hektár – ebből a beépítetlen, tehát fejleszthető ingatlan mintegy 38 hektár –, plusz a hozzá tartozó vízfelület nagysága 45 hektár) az európai főközlekedési útvonalak metszéspontján található közúti, vízi és vasúti (trimodális) csomópont, az országos logisztikai lánc tagja.

A szárazárak rakodására két kereskedelmi medence, a kőolaj termékek rakodására további egy kereskedelmi medence szolgál. Összesen 16 hajórakodó helyünk van (ebből három fedett, kettő olaj-lefejtő és kettőt használnak a konténeresek). Mindegyikhez iparvágány és közúti megközelítési lehetőség is rendelkezésre áll. A kiépített rakodópart hossza 2000 folyóméter. A rakodást 8 portáldaru, 4 híddaru, 1 konténeres bakdaru és mobil rakodó berendezések segítik. Rendező pályaudvarunk és 17 kilométernyi iparvágányunk van, melyeken három saját dízelmozdonyunk dolgozik. A kikötő területén 80 ezer négyzetméter nyitott rakodótér és 95 ezer négyzetméter fedett raktár (ez utóbbi közműraktári engedéllyel) található. A gabonatarház kapacitása 32 ezer tonna. Rendelkezünk gabonaminősítő laboratóriummal (SGS), 2500 négyzetméteres hűtőházzal, van egy személygépkocsi Ro-Ro terminálunk is. Konténer terminálunkon egyidejűleg 2100 TEU konténer fér el, s itt a munkát egy híddaru és négy mobil rakodógép végzi (konténerjavító műhelyt is működtetünk).

Az eddig felsoroltakon túl a kikötőben 50 különböző vállalkozás és szervezet végez munkát (minőségellenőrző szervezetek, vámhivatal, vámügynökség, bankfiók, stb.)

– Milyen értékesítési és üzemi eredményeket ért el korábban a kikötő, s melyek a legfrissebb adatok?

– Az értékesítés nettó árbevétele 1998-ban 891, 1999-ben 881, 2000-ben 1164, 2002-ben 1356 millió forint volt. Az üzemi eredmény 1998-ban 85, 1999-ben 84, 2000-ben 130, 2001-ben 108, 2002-ben 63 millió forint volt. A tavalyi – még nem végleges – adatok azt mutatják, hogy a kikötő nettó árbevétele 1,5 milliárd forint körül lesz.

– *A kikötő tevékenységének egyik jelentős pillére a konténer-forgalom. Itt milyen eredmény született 2003-ban?*

– A kimutatások szerint 100.648 TEU konténer-emelési teljesítményt ért el a kikötő, ez darabszámban 60.071 konténert jelent. E konténerek 6 százalékát mozgatták vízen. (Összehasonlításként megemlítem a 2002-es eredményt: 71 ezer TEU fizetett emelést regisztráltunk, s a konténerek 4 százaléka vett részt a hajóforgalomban.) Havi bontásban tehát átlag 5 ezer konténerrel van szó, ha pedig a napi átlagot tekintjük, akkor 106 konténerrel. Nyugat-Európa felé, üres konténerekkel tavaly 100-nál több hajó indult útnak a kikötőből. Heti öt vonat hozza-viszi a konténereket, a többi pedig közúton mozog. A konténerek tárolását negyedéves bontásban tartalmazzák nyilvánosságaink. Ezek szerint két napon belül távozik a konténerek egynegyede, 3 és 8 nap közötti időt tölt nálunk a konténerek másik egynegyede, s ugyanekkor arányt képviselnek a 9 és 31 nap közötti időtartamig itt tárolt konténerek is. A maradék egynegyed pedig a 31 napnál tovább tárolt konténerek teszik ki.

Ez a dinamikus fejlődő konténer-forgalom a BILK Kombiterminál Rt.-t és a Szabadkikötőt is képes ellátni (sőt folyamatos konténer-kezelési kapacitás-fejlesztést igényel!). A BILK kezdeti gyengélkedésének – ami egy ekkora projekt esetén természetes! – egyál-

talán nem örültünk. Amit ott nem tudtak fogadni, az mind ránk zúdult, s már teljesítőképességünk határán dolgoztunk. Szerencsére a BILK gyorsan felállt, két hónapon belül beüzemelt, ami szerintem rendkívül jó teljesítmény, s ma már normális mértékűre állt vissza a mi konténer-forgalmunk is. Az eddig elmondottakból következik, hogy kell az összehangolt együttműködés e két dél-budapesti logisztikai bázis között a korrekt, jó, rugalmas kiszolgálás érdekében.

A Szabadkikötő ennél többet nem bír el a jelenlegi feltételek és technológia mellett: évi 80-90 ezer TEU az egészséges mennyiség. Ennél 2004-ben nem is lesz több, de nem is baj. 35 éves infrastruktúrával dolgozunk: a darunk, a sínek, a az út- és partfalburkolatok előregedtek. Csak a privatizáció után következhet a fejlesztés. A 2003-as év teljesítménye azonban jó figyelemztetés lehet a közlekedéspolitikának: már nem kérdőjelezhető meg a kikötő létjogosultsága! Egy fillérvnyi állami támogatás, vagy fejlesztés nélkül – ezekkel a feltételekkel – 100 ezer TEU-s eredményt produkáltunk. Gondolja csak el, mire volnánk képesek, ha kapnánk 2-3 milliárdot? (A GKM 30 millió forintot juttatott az árvíz miatti partfalkárosodás felújítására: ebből több mint 200 méter hosszan sikerült rendbe hozni a bejárati csatorna bal partját.)

– *A Szabadkikötő azonban nem csak konténereket kezel. Hogyan alakult a többi terület forgalma?*

– Raktározási forgalmunk jó volt, minden (lényegében ezek is korszerűtlenek) négyzetméterünket kiadtuk, sőt a Ferropornál is tele voltak a raktárak. A city-logisztikát kiszolgáló bérlőink (hűtőgéptől a mosóporig minden megfordul a kikötőben) is jól dolgoztak. Je-

lentős vasúti és közúti forgalmat bonyolítottunk le. A hajóforgalmunk viszont akadozó volt: a század kritikus „kisvizes” vízállását kellett megszenvednünk (egy évvel korábban pedig a rekordárvíz győzött bennünket). Ez a vízállás-ingadozás az egész dunai vízi szállításra – és a hajózási és kikötőiparra, Ausztriától lefelé – rosszul hatott: az 1200-2000 tonnás hajók félterheléssel, vagy annál kevesebbel jöttek be a kikötőbe.

Most csak bizakodunk, hogy nem ismétlődik meg a tavalyi év és idén lesz elég víz. (A háttérben pedig ott bujkál a hajóút-szabályozás szükségessége.) A gondok a Straubing és Vielschhofen közötti német szakaszon, és Magyarországon, a bőszi vízlépcső alatt keletkeznek: egészen Dunaföldvárig gázlók sorozata található. A felső szakaszon a görgetett hordalékot a vízlépcsők megfogják, Bős alatt a szabad felszíni esés miatt felgyorsul az áramlási sebesség és a víz így keletkező elragadó ereje kihasználatlan: nem görget, hanem kimossa, mélyíti a medret. A helyzet rendezéséhez EU-támogatás van kilátásban, de ehhez ésszerű projektek szükségesek (a vízlépcsők létesítése szakmai szempontból elkerülhetetlen). A Duna előbb-utóbb kikényszeríti a szabályozást az általa előidézett károk elhárítási költségeinek növekedésével.

Visszakanyarodva a kérdésére adandó válaszhoz, a kikötőben a Ro-Ro forgalom (a személyautó-forgalom hasonló volt az előző évihez), az ömlesztett áruk forgalma (igazodva a mezőgazdaság teljesítményéhez a gabona kevés volt, repce, kukorica, napraforgó sem túl sok, a szójaimportot pedig a hajózási lehetőségek gátolták), az üzemenyagforgalom is jól működött tavaly. Benzinből és gázolajból például 2003-ban 400 ezer tonnás volt a teljesítmény. Az acélárak tekintetében a kikötő és a Ferroport is jól teljesített: nemesfémek, alumínium és acélrakományok folyamatosan jönnek-mennek. A faáru forgalom is jelentős volt. A gyapotforgalom megszűnt, a petrolkoksz is erősen visszaesett (nehéz áru, nagy merülési igény).

Mindent összevetve a kikötő-igazgatás üzemi szinten soha nem látott jó eredményt ért el. A Ferroport kb. 60 millió forint adózás előtti eredményt teljesített. A Szabadkikötő és leányvállalatainak üzemi eredménye 2003-ban az 1997-es tízszerese volt, elérte a fél milliárd (!) forintot.

Bárány Tibor



Ki emlékszik még a dokkmunkásokra?...

A nagy tengeri – meg belvizi – árukikötők kétkézi munkásai voltak, akik a darukkal meg a targoncákkal végezték a hajók ki- és berakását. Nélkülözhetetlen művelet volt. S ha a dokkmunkások időnként sztrájkjal fenyegettek, annak országra-világra szóló visszhangja volt. Nem véletlen, hogy amikor a konténer a XX. század második felében elindult világhódító útjára, gyakran „dokkmunkás-ellenes doboznak” nevezték. A kikötőkben ma is találni dokkmunkásokat, de az ő súlyuk már nem a régi. Nem rajtuk áll, vagy bukik az áruk zavartalan továbbítása.

Pedig az áruk célbajutása – károk nélkül, időben, a szükséges összetételben, stb. – ma is, minden bizonnyal örökre, az emberi lét egyik feltétele. Csak hát a követelmények, és az eszközök is változnak, meg azok is, akik ezt a munkát elvégzik. Közhely már, hogy a mai kor – a továbbításra váró áru egységek helyébe – az áruk jól szabályozott folyamatát tette. (Bocsánat, de néha előjön egy gondolat: hogy – ha a technika megoldaná – mindent, a hűtőszekrényt meg gépalkatrészt is, csővezetéken kellene, elágazásokkal meg csapokkal, célba juttatni.)

A hagyományos áruszállítás szereplői között fontos ember volt, aki tudta, hogy mivel, kivel, mennyiért lehet az éppen adódó 10 vagy 1000 tonnát a rendeltetési helyre eljuttatni. A fuvarozó szerepe nélkülözhetetlen volt, és maradt is, de amikor ő következett – normális esetben – az áru már „sínen volt”. A mai kor fontos embere az, aki azt a bizonyos áruáramlási folyamatot megtervezi, megszervezi, működésképpen tartja.

Ez is van akkora történelmi lépés, mint a konténeres fuvarozási mód elterjedése. Az árutovábbítás „tudós embere”, a szállítmányozó, a tudásából már nem élne meg. A hajdani féltett tudományának jó része, úgy is mondhatjuk, közkinccsé vált: megszerezte a fuvaros, az ún. fuvarközvetítő ügynök, az árutulajdonos, vevő, stb.

Az áru rendeltetési helyén a vevő, felhasználó, összeszerelő, stb. időközben – a saját költségeivel való takarékoság okán – új követelményekkel lépett fel. Nem akar raktárt, nem akar készletezni. Helyette az eladótól, meg az áru továbbítását végző szolgáltatótól követeli meg, hogy az érkező áru a kapuján a szükséges időpontban, mennyiségben, összetételben lépjen be. A megvalósítása azonban a szolgáltató számára egy lényegében más feladat megoldását jelenti. Alapos ismereteket kell szereznie a továbbításra kerülő áru műszaki, stb. jellemzőiről, a tovább felhasználás technológiájáról stb. Programozni és szervezni kell, és más kiegészítő tevékenységeket is fel kell vállalni. Mivel az árut fizikailag továbbra sem ő továbbítja, gondoskodnia kell a fuvarozóról, akinek a szolgáltatásért most már úgy felel, mintha ő végezné. A fuvaros továbbra is alvállalkozó, de ha hibázik, a szolgáltató egész projektjét kockáztatja. A kárfelelősség sem csak az útközbeni veszteségekről szól. Ha az áru rendeltetési helyén a teljesítés késedelme miatt gazdasági veszteség keletkezik, ezt a vevő a szolgáltatóra háríthatja át. A korszerű szolgáltatónak tehát újat kell nyújtania áruismereti szakmai hozzáértésben, műszaki felkészültségben, járművekkel és rakományokkal való felszereltségben és a szerződéses kapcsolatokban egyaránt. Ezt a sokirányú és költséges követelménysort ma még nem mindenki tudja teljesíteni.

A Hamburgi Kikötő forgalmában a konténer részaránya az utóbbi 20-25 évben 90 %-ra nőtt. A mai kor dokkmunkása egy konténer hordozó bakdaru üvegezett fülkéjében ül, rádióösszeköttetésben áll a rakodást irányító komputerrel. Ez utóbbi megmondja, hogy a konténer depó mely pozíciójából kell a konténert, adott rakodó hajóhoz mielőbb eljuttatni. Több kikötőben ez mind automatikusan történik. A konténer hajó kikötői tartózkodását órápercben szokták előre megadni. Ez általában kevés a személyzet pihenőidejének kivételére.

T. I.

Széchenyi István Egyetem főiskolai szintű közlekedésmérnök szak

Internetes távoktatás

A Széchenyi István Egyetem – a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola jogutódja – mintegy harmincéves múlttal rendelkezik a főiskolai szintű közlekedésmérnök-képzés területén, és az országban egyedülként szakembereket képez ezen a szakon. Szakmai berkekben köztudott, hogy mindig élenjáró, dinamikusan fejlődő, az újra fogékony intézmény volt. Jórészt ennek köszönhető, hogy 2002. január 1-jével kiérdemelte az egyetemi rangot, bár továbbra is meghatározó – legalábbis a hallgatói létszámokat tekintve – a főiskolai szintű képzés. Az egyetem most újabb jelentős innovatív lépésre készül, mivel 2004 szeptemberében indítja az internet alapú távoktatást a főiskolai szintű közlekedésmérnöki szakán. Erről kérdezzük dr. Tóth Lajost, a Logisztikai és Szállítványozási Tanszék vezetőjét (képünkön) a megvalósításra létrehozott Irányító Bizottság tagját.

– A legfontosabb kérdés, hogy milyen diplomát kapnak azok, akik ebben a képzésben részt vesznek?

– A diploma megnevezése közlekedésmérnök, és ami még fontosabb munkaerő-piaci értéke – elismertsége – teljesen azonos a nappali tagozaton megszerezhető diplomával. Ugyanazon képesítési követelményeknek kell megfelelni, itt csak az oktatás formája, helyszíne és módszertana más.

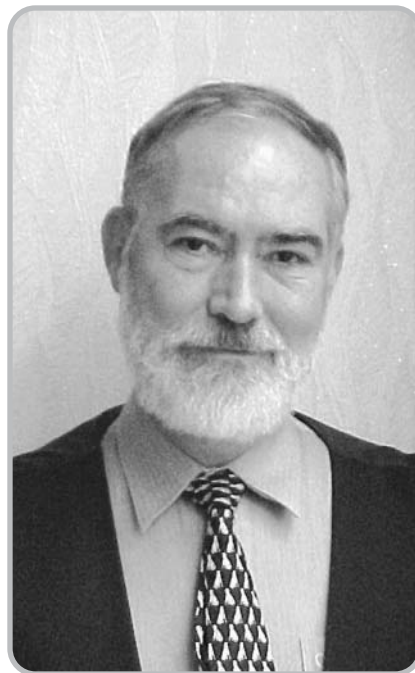
– Mit jelent az internetes távoktatás, hiszen a képzési ajánlatokat böngészve számos távoktatási elnevezéssel találkozhatunk?

– Az egyetemen már több mint tíz éve folyik a hagyományos eszközökkel kombinált távoktatás. Ez azt jelenti, hogy a hallgatók tanulását segítő írott anyagokat, személyes konzultációkat a hétvégeken előadások egészítették ki az egyetemen. Rá kellett ébrednünk azonban arra, hogy a mai felgyorsult

világban – ahol a tanulás, az újabb és újabb ismeretek elsajátítása már az egész aktív életet átfogó követelmény – olyan formákat és módszereket kell alkalmazni, amely mindenki számára elérhetővé teszi, megkönnyíti, hogy lépést tartson szakterületének fejlődésével.

– Melyek ezek a módszerek, tudná röviden vázolni?

– A hozzánk jelentkező és felvételt nyert hallgató a képzés során gyakorlatilag internetes kapcsolatban áll az egyetemmel. Ez jelenti a tanulmányokkal kapcsolatos adminisztratív teendőket (beiratkozás, tantárgyfelvétel, vizsgára való jelentkezés stb.), valamint a tudás megszerzésére irányuló tevékenységet. A beiratkozást követően hagyományos – papír alapú – információhordozókat is a hallgatók rendelkezésére bocsátunk, de a tanulmányaikat önállóan tervezhetik, előrehaladásukat



Dr. Tóth Lajos

ellenőrizhetik egy interneten elérhető tanulásirányítási rendszer keretei között. Munkájukat tutoraik kísérik figyelemmel, és tanácsokkal, javaslatokkal segítik őket, ha elakadnak. A félévek végén a hallgatóknak az egyes tantárgyakból természetesen vizsgát kell tenniük. A vizsgakövetelményeket ebben a rendszerben szintén az interneten keresztül lehet teljesíteni. Ezt azonban már nem az otthoni számítógépen keresztül, hanem előre meghatározott időben és helyen.

– Kiknek ajánlaná az oktatásnak ezt a formát?

– Mindenkinek, aki úgy érzi, hogy munkájához, előrejutásához szükség van a közlekedésmérnöki képesítésre,

Ha jó érzéssel gondol vissza a Széchenyi István Egyetemen és jogelőd intézményeiben eltöltött évekre, kérjük, támogassa adója 1 %-ával

az UNIVERSITAS-GYŐR ALAPÍTVÁNY-t

ADÓSZÁMA: 19112824-1-08

Köszönjük.

Új kínálat a Széchenyi István Egyetemen a tanulni vágyó közlekedési szakemberek részére!

A képzés menete:

- a hallgatók internetes kapcsolatban állnak az egyetemmel,
- tanulmányaik során elektronikus és hagyományos információhordozók egyaránt rendelkezésükre állnak,
- a hallgató a lakóhelyéhez közeli konzultációs központokban egyéni konzultációt vehet igénybe, itt történik a vizsgáztatás is.

A tanulmányok megkezdésének feltétele:

- jelentkezés a Széchenyi István Egyetem közlekedésmérnöki szakának távoktatási tagozatára,
- sikeres felvételi vizsga vagy a közlekedésben szerzett legalább hároméves szakmai gyakorlat.

További információk: www.sze.hu oldalon a „Közlekedési Távoktatás” címszó alatt.

de munkahelyi elfoglaltsága, családi és egyéb kötelezettségei miatt nem tud rendszeresen konzultációkra utazni, és tanulmányait felkészülését csak ezekhez a körülményekhez igazítva tudja teljesíteni.

– *Jól értem, ezek szerint az oktatók és a hallgatók nem is találkoznak?*

– Igen, de az interneten keresztül szinte állandó személyes kapcsolatban vannak, és ha szükséges, a hallgatók konzultációs központban fakultatív módon egyéni konzultációt igényelhetnek.

– *Mik a jelentkezés feltételei, hogyan, mikor lehet jelentkezni, és mi a jelentkezési határidő?*

– A jelentkezés feltételei jórészt azonosak a főiskolai felvételi követelményekkel. Az 1999-ben vagy azt követően tett érettségi esetén a jelentkező választhat, hogy összpontszáma a középiskolai eredményekből számított pontok kétszerese lesz. Részt vehet a felvételi vizsgákon is, s akkor összpontszáma az ott szerzett pontjainak kétszerese lehet, vagy a hozott pontok és a felvételin szerzett pontok összeadásából a jobb eredményt számítjuk.

– *Milyen pontszámítási módokkal, milyen eséllyel pályázhatnak az 1999 előtt érettségizettek?*

– Az 1999 előtt tett érettségi esetén többféle kedvező, személyre szabott pontszámítás közül választhat a hozzáánk jelentkező. Összpontszáma lehet az érettségi átlageredmény 24-szerese: a gyakorlatban ez azt jelenti, hogy egy hármas érettségivel – ez átszámítva 72 pontot ért – már sikeres a felvételi. A szakmai munkát is elismerjük a felvételi pontok számításakor: a közlekedési szakterületen eltöltött minden teljes év után 12 felvételi pontnak a kétszerese, maximum 120 pont lehet az eredmény (az így történő pontszámítás alapfeltétele minimum 3 teljes év szakterületen eltöltött idő). Az adott szakterületen eltöltött idő igazolására szolgáló formanyomtatvány letölthető a www.sze.hu oldalról, vagy kérhető egyetemünk Tanulmányi Osztályán. A nyomtatványt a „B” jelentkezési laphoz kell csatolni. Természetesen a jelentkező részt vehet a felvételi vizsgákon is (matematika és fizika írásbeli), és összpontszáma az ott szerzett pontjainak kétszerese lesz. A felvételi jogszabályok szerint 72 pont alatt nem vehetünk fel a közlekedésmérnöki távoktatási képzésre sem jelentkezőt, ezért a pontszámításkor érdemes a legjobb eredményt adó lehetőséget alkalmazni. További információkat pedig a fenti web-oldalon a

„Közlekedési Távoktatás” címszó alatt találunk.

– *Milyen informatikai, számítástechnikai ismeretekre van szükség a képzésben való részvételhez?*

– Semmi különleges előképzettség nem szükséges. Olyan alapvető informatikai ismeretek is elégségesek, amellyel ma már mindenki rendelkezik, aki a számítógéppel már kapcsolatba került. Megnyugtatóan és biztatóan mondom, hogy a program éppen egy olyan rövid kurzussal kezdődik, amely a rendszer használatára készíti fel a hallgatókat. Egyébként azok számára, akik telefonon keresztül kívánnak csatlakozni a távoktatási rendszerhez, a Széchenyi István Egyetem kedvezményes internet-hozzáférést biztosít.

– *Mennyibe kerül ez a képzés?*

– Az oktatásnak ez a formája is önköltséges, de a tandíj nem magasabb, mint más levelező vagy esti képzéseknél megszokott. Azonban ha figyelembe vesszük az utazási költség- és időmegtakarítást, az esetleges szállásköltséget és az ezzel járó egyéb kiadásokat, a munkahelyről való távollét anyagi és egyéb gondjait, azt mondhatjuk, hogy a távoktatás nem csak hatékonyabb és kényelmesebb, hanem még olcsóbb is a hallgatók számára.

SN Brussels: egy régi-új szereplő a légi közlekedésben

Belga járat eurokratáknak

A 2001-es amerikai terrortámadások csődbe vitték a belgák állami tulajdonú légitársaságát, a Sabena-t is. Minthogy azonban Brüsszel uniós politikai központként számottevő utazópotenciált jelent, helyi magánvállalkozók egy nyereség-orientált nemzeti légitársaság felállításáról döntöttek. Az SN Brussels Airlines mindössze kétéves cég, közel 2000 alkalmazottjának jelentős része Sabena-háttérrel rendelkezik, de új vállalatirányítási szemlélettel eredményesen működik: tavaly 10-12 új desztinációt nyitott Európában (köztük hazánkban), és a 2003. évi második és harmadik negyedév millió eurós nagyságrendű nyereséget hozott.



Mateidesz Miklós, az SN Brussels tavaly október elsejével kinevezett magyarországi képviselővezetője szerint a siker záloga a társaság üzletpolitikájában keresendő. Ez egyfelől kockázatkerülő magatartást, azaz megfontolt lépéseket jelent: az egyes irodák alapos előkészítés után nyílnak. Másrészt a napi üzemeltetést szigorú folyamat- és költségellenőrzés szabályozza; ennek köszönhető például, hogy pontosságban az európai légitársaságok között

MALÉV-járatok közé ékelődik (amelyeket egyébként a magyar kormány havi 1500 fős utaslétszámot kitevő eurokratái kezdeményeztek a felerősödött uniós kapcsolatok miatt). Az SN Brussels járata elsősorban a vidékről történő kényelmes elérhetősége miatt kedvező, illetve azoknak szól, akik megengedhetik maguknak, hogy délután utazzanak, és másnap délelőtt pihentén tárgyaljanak. Győri üzletemberek eddig például szívesebben vették

igénybe a szélesebb választékkal rendelkező bécsi SN Brussels-t, mint a MALÉV feszített menetrendjét; őket ezentúl e hazai járat is kiszolgálja.

A magyar iroda legfontosabb ideai feladata a társaság piaci bevezetése: tudatosítani a hazai utazóközönségben, hogy megbízható gépparkkal, magas színvonalon, pontos közlekedéssel állnak rendelkezésre. A költségek kölcsönös ésszerűsítésekként, illetve a fapados légitársaságokkal szembeni összefogás érdekében igyekeznek a Budapest-Brüsszel útvonalat a Malév-vel közösen üzemeltetni, melynek keretében felajánlják egymásnak saját értékesítendő helyeiket, és így virtuálisan három-három járatral gazdálkodhatnak. Előrehaladott tárgyalások folynak ez ügyben, a szerződés április elsejétől, a nyári menetrend kezdetétől életbe léphet.

A létszámot nem kívánják növelni, négy alkalmazottal és külső partnerekkel (a reptéri kiszolgálásban, jegykiállításban) működtethető a képviselet. Hagyományos, utcafrontos, SN Brussels-arculattal felruházott utasirodát sem terveznek; ez részben költségmegtakarítás, másfelől honfitársaink döntő többsége egyébként is utazási irodán keresztül választ légitársaságot, nem pedig a képviseleteket keresik fel.

Az uniós csatlakozástól értelemszerűen a forgalom növelését várják, ami már tavaly is közel húsz százalékkal nagyobb volt az előző évinél, és ez várhatóan idén sem torpan meg, sőt élénkülhet az eurokraták által. Brüsszeli reptéri statisztikák szerint a Budapest-Brüsszel járat évi százezer utast szállít, nagyrészt kormányzati és üzleti céllal, kisebb arányban turistákat mindkét irányba.

Néhány éves távlati tervük régióközponttá válni Prágát megelőzve. Az SN Brussels-hálózat új tagjai (Isztambul, Szentpétervár és Moszkva) mellett a dél-európai területek ígéretesek. Amint ott is lehetőségek nyílnak, megjelenik az a fizetőképes kereslet, amit kiszolgálhatnak, ezért a terjeszkedést kezdeményezni kell, különben lemaradnak a versenyben. Budapest alkalmas lehet-e központi feladat ellátására.

Varga Violetta

Kedvezményes előfizetési akció

MAGYAR KÖZLEKEDÉS:

- a szakma mértékadó hetilapja
- közlekedéspolitikai
- közút, vasút, hajózás,
légiközlekedés, logisztika,
szállítmányozás

NAVIGÁTOR:

- exkluzív gazdasági magazin
szállítmányozóknak,
fuvarozóknak
és logisztikai
menedzsereknek

Megrendelhető:

Magyar Közlekedési Kiadó Kft.
1081 Budapest, Köztársaság tér 3.
Telefon: 303-9391, fax: 210-5862

Lapterjesztő:
Slezák Gabriella

M E G R E N D E L É S

- | | |
|---|--------------|
| <input type="checkbox"/> Magyar Közlekedés | 10 000 Ft/év |
| <input type="checkbox"/> Navigátor | 5000 Ft/év |
| <input type="checkbox"/> Magyar Közlekedés és Navigátor | 14 000 Ft/év |

Az ár az áfát nem tartalmazza.

A megrendelő neve:

Cím:

Ügyintéző: Telefon: Fax:

Példányszám:

A megrendelés elküldhető levélben, illetve faxon is.

.....
aláírás
P. H.



MULTIWEB

kreatív internet kommunikációs ügynökség

Most igazán jó áron lehet nagyon jó weblapja!

Multiweb Breeze

most
79.800 Ft
helyett
39.900 Ft*



Multiweb Hurricane

most
139.800 Ft
helyett
69.900 Ft*



Multiweb Storm

most
239.800 Ft
helyett
119.900 Ft*



A felét, mi fizetjük!

A részleteket a www.multiweb.hu alatt olvashatja el.

PeróRota

* Az árak nem tartalmazzák az ÁFA-t!



1145 Budapest, Uzsoki u. 48.
Tel./fax: 06.1.222.91.93
e-mail: info@multiweb.hu
www.multiweb.hu



since 1890

FRANS MAAS

we make your business move

205 KÉPVISELET EURÓPA 29 ORSZÁGÁBAN

Frans Maas Hungária Szállítmányozási Kft.

1183 Budapest, Akadály u. 15.

1675 Budapest, Pf. 11.

Tel.: 269-2846, fax: 269-2824



Közúti gyűjtőforgalom (LTL),
napi járatok exportban is
Komplett és részrakományok
szervezése (FTL)
24 órás belföldi disztribúció
Teljes körű vámügyintézés

Raktárlogisztika
„Value added services”
Vonalkódos árnyilvántartás
Digitális biztonságtechnikai rendszer



Tengerentúli gyűjtőforgalom (LCL)
Komplett konténerforgalom (FCL)

Légi szállítványozás



www.fransmaas.hu
sales@fransmaas.hu