

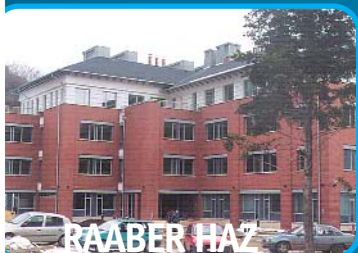
# NAVIGÁTOR



WABERER'S

**Regionális szerep**

9. oldal



RAABER HÁZ

**Beköltözés után**

22. oldal



FRIKUS

**Jubileum előtt**

26. oldal



**Molnár Mihály,  
a Multicont vezérigazgatója**

## 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

116. szám

Ára: 560 Ft

# IVECO

# heavy road show

# 2004

## Közel Önhöz



-  **BESSO**  
72/257-500
-  **ETS**  
23/501-930
-  **LEVANTEX**  
435-3000
-  **SZALAY**  
76/471-447
-  **TRUCK SAVARIA**  
94/508-671

Road show info: 06-30/99-66-446



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](http://www.fransmaas.hu)  
[sales@fransmaas.hu](mailto:sales@fransmaas.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 Caba

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  
**ETP**

A Magyar Közlekedési Kiadó tagja  
az ETP kiadói csoportnak

**Nyomdai előkészítés:** Sprint Kft.

**Design:** www.consulex.hu

**Nyomda:** CEP Nyomdaipari Rt.

**Felelős vezető:**

Solti György vezérigazgató

HU- ISSN 1216-7142  
116. megjelenés

**A tartalomból****Címlapsztori**

Molnár Mihály 6

**Szállítmányozás**

Waberer's Holding 9

Hunfalvy-képzés 14

A NYK Logistics 17

A Portolan 18

ISO-minősítés 19

A Hapag Lloyd 20

A Raaber Ház 22

A Birkart 24

A Transporta 25

**Fuvarozás**

A Frikus – Kecskemétről 26

**Logisztika**

Magyar Posta 28

**Air Cargo**

A Kombi-Air 30

**Hajózás**

Rotterdami rekorderedmény 32

**Horizont**

Intrastat 36

**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., Raaberfreight 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](mailto:magyarkozlekedes@mail.datanet.hu)

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Hirdetési igazgató: Bándy Zsolt

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella

KTE konferencia, Tata

## Az EU integrációjának várható hatása a szállítmányozási piacra

A hagyományos szállítmányozás utolsó hazai „aranykora” a '90-es évek második felére esett. Ezekben az években a szállítmányozók nettó árbevétele az inflációs rátát meghaladóan nőtt és az adózás előtti eredmény jellemzően 5 % körül volt. Ezt az időszakot követően a szállítmányozás piaca és maga a szállítmányozói szolgáltatás is alapvető változásokon megy át, amelyek fő iránya, hogy a hagyományos szállítmányozói szolgáltatás iránti kereslet monoton csökken. A tendencia közismert. Sok leegyszerűsítő értékeléssel találkozunk: az egyik szerint a hagyományos szállítmányozásból törvényszerűen logisztika lesz. A másik szerint a tendenciát a rendszerváltozás, a liberalizált gazdaság belső törvényszerűségei determinálják. 2004. május 1. előtt az EU integrációra való hivatkozás se maradhat el. Mindezekben valóban alapvető tényezők rejlenek, de a folyamat összetett, több tényező együttes hatása érvényesül, ahogy a folyamat jelenségei, eredményei is sokrétűek.

Nézzünk néhány sarokpontot:

1. Az áruk rendeltetési helyre való eljuttatásának szereplői más módon, más eszközökkel, más szervezésben, stb. akarják az árut továbbítani. Az árutulajdonos megbízók, a rendeltetési helyre való eljuttatás mellett, más igényeket is támasztanak, összetettebb szolgáltatást akarnak. A fuvarosok, raktározók, csomagolók is bővíteni kívánják a folyamatban betöltött szerepeiket. Tárgyilagosan megállapítható, hogy talán a szállítmányozó lenne a folyamat legkonzervatívabb szereplője, szívesen folytatná azt a szolgáltatást, amit eddig végzett, de tudomásul kell vennie, hogy a hagyományos szállítmányozás iránti kereslet csökken.

2. Az árutovábbítási folyamatban résztvevők közötti szigorú elhatároló-

dás eltűnt. Mindenki mindenre vállalkozik, amire megbízást tud szerezni és képes a szolgáltatás teljesítésére. A szállítmányozó biztonsági fuvar kapacitást szeretne magának, ezért aztán, legalább egy közúti fuvarozó részleg erejéig, saját kapacitást hoz létre. A fuvaros „fuvarhegyet” szeretne, ami, a saját járművei folyamatos és gazdaságos működtetése mellett, még másoknak továbbadható megbízásokat is tartalmaz. A fuvarszervező, közvetítő, vagy szállítmányozó? – vita a közúti ágazatban volt a legélesebb, de már alábbhagyott. A piaci igény az egyetlen mérce arra, hogy melyik szolgáltatás életképes.

3. Az árutulajdonos megbízó és a fuvarozó a saját korábbi szerepükből kilépve, egyre többet tudnak a hagyományos szállítmányozásról. A megbízó



és a fuvaros megtalálják egymást, gyakran megtakarítják a hagyományos szállítmányozói szolgáltatást, meg a díját.

4. A szállítmányozó maga is hozzájárul a hagyományos szállítmányozási piac leépüléséhez, amikor – a gazdasági és jogi feltételekkel élve – nem bizományosként, hanem vállalkozóként tevékenykedik. A szállítmányozói szolgáltatást átvételi díjra vállalja. A díjban elérhető profit százalék a vállalkozó titka, de az éles piaci verseny ezt erősen limitálja. A fuvarozóval megállapodott mennyiségi kedvezmények is rejtve maradnak a szállítmányozó átvételi díjában. A bizományosi helyébe lépett vállalkozói szolgáltatást a Ptk. nem definiálja, ennek pótlása még sokáig várat magára. Jogszabályi értelmezési gondok és önkormányzati adó ellenőrzési problémák következtek a helyi adókat illetően is.

5. A nemzetgazdaság és egyes ágazatainak fejlődése automatikusan változtatja a szolgáltatások – közöttük az árutovábbító szolgáltatások – minősége, hasznossága iránti igényeket. A ha-

(Folytatás a 12. oldalon)



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



### Az Ön nyelvén beszélünk

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.

# NIT BÁL 2004



Sikeres, hangulatos, műsorral színesített fuvarozó-vállalkozói farsangi bál zajlott le február 21-én a Marriott Hotelben, a NiT-Hungary fő támogatásával. Az eseményt dr. Kovács Ferenc, a GKM helyettes államtitkára, a bál fővédnöke és Domokos István, a NiT-Hungary elnöke nyitotta meg. A bál védnökei a KFF, BM HOP, a VPOP első számú vezetői voltak. A bál díszvendégei között a Belga Királyság és a Lengyel Köztársaság nagykövete, valamint e két ország fuvarozóinak képviselői szerepeltek. Felvételeinken a farsangi bál résztvevői és fellépői láthatók.

Molnár Mihály a vezérigazgató

## Négymilliárd közelében a Multicont



Tizenöt éves jubileumára készül a Multicont Rt. Az alapvetően konténerforgalomra alapított szállítványozó cég eddigi története szinte állandó beszédtema volt a szakmában. A Chemolimpex nevéhez kötődik a cégalapítás, és már a start is igen emlékezetes. A Masped konténerosztálya, Potocska János vezetésével, szinte kivétel nélkül átigazolt a Multicont-hoz. Bár már szerveződött akkoriban a Hungarocargo, a TVK-forgalmat megszerző Multicont hirtelen piacvezetővé vált. A mai piacvezető Raaberfreight később alakult, a Masped pedig csak két-három év múlva tudta rendezni sora- it. A '90-es évek közepét a bizonytalanság és a veszteséges gazdálkodás időszakaként tartják számon a társaságnál. Az Interservice üzletrészét a Multicont Invest Kft. vásárolta meg, és nem sokkal később a Raaberfreight Kft. is tulajdon- részt szerzett a vállalkozásban. Molnár Mihály (42 éves) ve- zérigazgató nevéhez fűződik a Multicont stabilizációja és második sikerkorszakának megalapozása.

– Vezérigazgató úr, emlékezetem szerint ön nem speditőr, hanem gazdasági szakember. Ez előnyt vagy hátrányt jelentett, amikor a Multicont élére került? – kérdezem Andrassy úti irodájában, a háború előtti Japán kávéház épületében.

– Amikor átvettem a cég irányítását, hátrány volt, most már viszont előny. Nem mondom, hogy közben speditőr lettem, de az itt töltött évek alatt sokat tanultam elődeimtől, különösen Potocska Jánostól, s ez nagyon segít a mostani munkámban.

– Ha jól tudom, ön az egyedüli a Multicont alapítói közül, aki ma is itt dolgozik.

– Nem, ketten vagyunk a '89-es alapítók közül. De az igaz, hogy teljesen kicserélődött a kollektíva. Én „Gabonatrösztös” voltam, amikor Rácz János a céghez hívott. A szállítványozásban még tapasztalatlan voltam, de külkeres barátaim biztattak: ez egy jó szakma. Gazdasági igazgató lettem, a pénzügy és a számvitel tartozott hozzám.

– A Multicont a Rácz János vezette Interservice Group konténeres cége lett, és a vegyipari forgalomra koncentrált, az akkori Chemoldanzashoz hasonlóan.

– Úgy is fogalmazhatunk, hogy ez a cég is a Chemolimpexből nőtt ki. Az első évek eredményei után akkor kezdődtek a problémák, amikor – akkori tulajdonosunk – a BLASCO hajóstársaság megszüntette vonalhajózási szervizét. Kritikus helyzetbe kerültünk, és napról napra nőtt a bizonytalanság. S az történt, ami ilyenkor történni szokott: kitanulva a szakmát elmentek azok a fiatal szakemberek, akik úgy érezték, hogy a Multicont nem nyújt számukra perspektívát. Néhányan önálló céget alapítottak, a legsikeresebb közülük Rakita Zoltán, aki ma egy sikeres, kítűnő szolgáltatást nyújtó közúti fuvarozócéget vezet.

– Négy éve, amikor a menedzsment megvásárolta a céget, a szokásos menedzserkíséretében, ugyancsak „felkapta a fejét” a szakma.

– Ezt mi is érezteltük.

– Mi történt az elmúlt négy év alatt? Minek köszönhető, hogy ma már a Multicont a konténerpiac meglepetés-csapata?





– Örülök, ha annak tartanak bennünket. Az azonnali átvilágítás mellett döntöttünk, amikor négy éve átvettük a céget, és megállapítottuk, hogy elkerülhetetlen a költség- és létszámcsökkentés, valamint az új üzletpolitika kialakítása. Megmaradt a konténerprofil, de általános szállítványozási céggé vált a Multicont.

– *Milyen a konténer- és a nemkonténer-forgalom közötti arány?*

– A forgalom túlnyomó hányadát még ma is a konténeres üzletek jelentik. De a megbízók igényeivel lépést tartva, egyre jelentősebb a vasúti és a

közúti forgalmunk is. A múlt évet négy milliárdos árbevétel közelében zártuk. De mi ennek ellenére nem arra törekszünk, hogy a legnagyobbak legyünk, bár arra mindenképpen büszkék vagyunk, hogy felzárkóztunk a piacvezető Raaberfreight mögé. Sikeres lépésnek minősült a Mahart Contener Center megalapítása. A megnövekedett forgalom miatt szükséges a terminál műszaki színvonalának javítása. Partnerünk, a Mahart Rt. privatizációja sajnos lassítja ezeket a már régóta esedékes fejlesztéseket.

– *Mi a siker titka?*

– Ezen még nem gondolkoztam, de azt hiszem, az, hogy nincs titok. Talán furcsán hangzik ez éppen az én számból, de én hiszek a szállítványozás jövőjében. Úgy érzem, hogy a Multicont „botladozás” utáni sikerében nagy szerepe volt az itt dolgozóknak. Jelenleg 38 kolléga dolgozik nálunk, és meggyőződésem, hogy szakmailag felkészült, ambiciózus emberekből áll a Multicont. A TVK-, illetve a BVK-forgalmunk – amire tulajdonképpen a Multicontot alapították – jelentősen visszaesett. De ez nem jelent problémát számunkra, mivel újabb és újabb partnerekkel sikerül ügyfélkörünket bővíteni.

– *Mit terveznek ebben az évben?*

– Az átgondolt, visszafogott haladás híve vagyok. Úgy is fogalmazhatnék, hogy mint egykori revizor, én állandóan számolok és kalkulálok, s csak ennek ismeretében döntök. Mi nem az ingatlanpiac vagy az idegenforgalom felé kacsingatunk, mint versenytársaink egyike-másika, hanem a szakmai investícióra, és a Multicont piaci erősítésére törekszünk. Nem titok, a logisztikai feladatok felé orientálódunk, de részletekről még nem tudok nyilatkozni.

**Kiss Pál**



#### **Tulajdonosok:**

Raaberfreight	51%
Multicont Invest	49%

Chemol Logistics

## Munkácsi helyett Cservári



Cservári Klára

A Chemol Logistics Kft. vasúti üzletág igazgatói posztját Munkácsi Tibor helyett a jövőben Cservári Klára tölti be. Cservári Klára 1970-ben a Maspednél kezdte szállítványozói pályafutását, majd a Raaberspednél dolgozott. 1993-tól a Ferroviasped AG Buchs magyarországi képviselője, később pedig öt éven keresztül az ERNEWA S.A. Genf képviseletét vezeti. 2000-tól az Express Hungária szállítványozási igazgatója, majd a MAHART szállítványozási részlegének vezetője.

MM Cargo

## Végelszámolás előtt

A viszontagságos történettel rendelkező MM Cargo többéves vajúadás után várhatóan a közeljövőben megszűnik. A végelszámolásról és a dolgozók további sorsáról a tulajdonos MÁV Rt. március végén dönt.

Waberer's Csoport

## Új gazdasági igazgató

A Waberer's Csoport a 32 éves *Szlávik Pétert* nevezte ki a 23 hazai és 5 külföldön működő tagvállalatból álló, 2003-ban közel 60 milliárd forint nettó árbevételt realizált cégcsoport gazdasági igazgatójává. A szakember felőssége a szállítványozás, fuvarozás és a komplex logisztikai szolgáltatások területén piacvezető cégcsoport szerteágazó gazdasági folyamatainak irányítása mellett kiterjed a



társaság európai uniós piacon folytatandó gazdaságpolitikájának kialakítására és végrehajtására, a Waberer's Csoport nemzetközi expanziójának megvalósítására, valamint tőzsdéi bevezetésének előkészítésére.

*Szlávik Péter* a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetemen szerzett diplomát. Karrierjét a JOB Kft.-nél kezdte, majd ezt követően a MOL Rt. Külföldi Kutatás-Termelési Üzletágánál szerzett további, immár nemzetközi tapasztalatokat. 1999-ben csatlakozott a Hungarocamion Rt.-hez, ahol különböző pozíciókban dolgozott 2001-ig. Ekkor kinevezték a társaság gazdasági vezetőjévé.

A Hungarocamionnak a Volán Tefu Rt. általi, 2002 végén végrehajtott akvizícióját követően az új menedzsment bizalmat szavazott *Szlávik Péternek*, aki számviteli és kontrollingigazgatói beosztásban fontos szerepet játszott a cégcsoport gazdasági integrációjában, valamint a csoportszintű stratégia megalkotásában. 2003 szeptemberében *Szlávik Péter* mutatta be a Waberer's Csoportot a BÉT Tőzsdékepes Cégek Klubjában.

Szállítványozók Szövetsége

## Tisztújítás előtt

A Magyar Szállítványozók és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége májusban tisztújító közgyűlést tart. A jelölőbizottság tagjai: Benczik Béla, Élő Elemér és Vernes János.

Csépké, Mosonyi, Némon

## Személyi hírek

Több jelentős személyi hírről értesültünk a közelmúltban. A DeltaSped „hősi” korszakából ismert Csépké Péter az NYK Logistics (Hungary) Kft.-hez igazolt, Mosonyi Zoltán viszont a BILK Logisztikai Rt. csapatát erősíti. Némon Zoltán, a GKM volt logisztikai vezetője a múlt év végén nyugdíjba vonult és az egyik logisztikai szakfolyóirat főszerkesztője lett.

Waberer's Holding a Volán Tefu új neve

## Regionális szerepvállalás

Új fejezet kezdődik a Waberer's Csoport történetében, mivel közép-európai piacvezető szerepre tör. A Hungarocamion megvásárlásával és a BILK megvalósításával első számú logisztikai és szállítmányozói cégcsoporttá vált a térségben. A tíz éve privatizált Volán Tefu, mint a csoport vagyongazdálkodó társasága, a február 24-ei közgyűlésen úgy határozott, hogy a világ egyik legjelentősebb magánbefektető alapja, az AIG New Europe Found, első lépésként 20 százalékos tulajdonrészt szerezhet a jövőben Waberer's Holding néven működő társaságban.

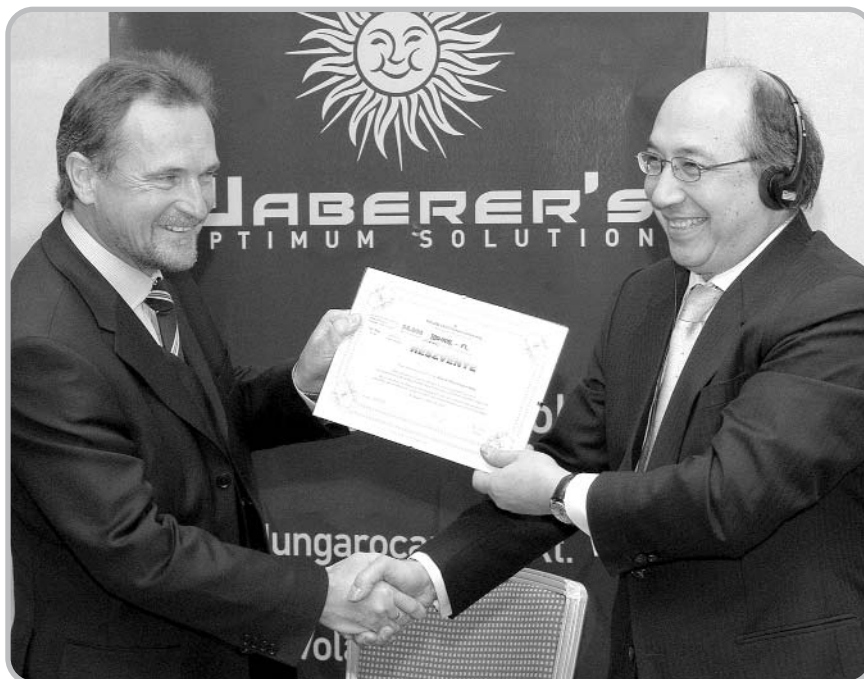
A Navigátor kérdésére Pierre Mellinger, az AIG-CET Capital elnök-vezérigazgatója a közgyűlést követő sajtótájékoztatón elmondta, hogy elképzeléseik szerint ezt a tulajdonrészt 25–35 százalékra kívánják növelni.

A Waberer's Csoport regionális szerepvállalásának jelentős mértékű növelését szolgálja ez a megállapodás. Ennek értelmében a Waberer's Csoport partneri megállapodást kötött a világ egyik legnagyobb biztosító és pénzügyi szolgáltató társasága, az American International Group egyik leányvállalata, az AIG Capital Partners által irányított, 320 millió USD-t kezelő magánbefektető alappal, az AIG New Europe Founddal. A közös vállalkozás megvalósulása a Gazdasági Versenyhivatal jóváhagyásától függ.

A Volán Tefu Rt. – új nevén Waberer's Holding Rt. – jegyzett tőkéjének 243 millió forintos emelésével, illetve 1,8 milliárd forint tőketartalék-alapba való helyezésével 20 százalékos kisebbségi tulajdonrészt szerez az AIG a társaságban, amely a kisbefektetők részvényeinek későbbi megvásárlásával 25–35 százalékra növelhető.

Az AIG két tagot delegál az igazgatótanácsba: *Pierre Mellinger*t, az AIG-CET Capital Management elnök-vezérigazgatóját, és *dr. Széphalmi Gézát*, az AIG-CET regionális igazgatóját. Pierre Mellinger az igazgatótanács alelnöke, *dr. Bartha Ferenc* a felügyelőbizottság új elnöke lesz. A Volán Tefu Rt. Waberer's Holding Rt. néven folytatja működését.

Ezzel a partneri megállapodással a Waberer's Csoport és az AIGCP a cso-



Wáberer György és Pierre Mellinger



port piaci pozíciójára alapozva terjeszti ki tevékenységét az egész régióra.

„Büszkék vagyunk arra, hogy befektetőkké válhattunk a közép-európai régió egyértelműen vezető fuvarozási és logisztikai vállalatában, amelyik

előtt óriási lehetőségek nyílnak meg, amint a régió országai csatlakoznak az Európai Unióhoz. Meggyőződésünk, hogy a szállítmányozási és logisztikai iparra kiemelkedő ütemű növekedés vár, a Waberer's Csoport pedig egye-

# Tíz esztendő a Volán Tefu adatainak tükrében

(adatok ezer Ft-ban)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 konszolidált	2001 konszolidált	2002 konszolidált
Mérlegfőösszeg	2 202 320	2 162 204	2 513 657	2 626 643	3 214 160	6 980 619	14 597 605	15 972 312	50 886 247
Saját tőke	1 196 424	1 197 576	1 486 640	1 614 864	2 081 044	3 935 344	10 003 125	10 899 897	18 493 202
Befektetett eszközök	1 423 961	1 501 767	1 525 412	1 585 879	2 165 373	3 984 803	10 884 385	11 224 947	38 463 197
Nettó árbevétel	1 639 078	1 914 020	2 217 081	2 477 049	2 930 622	3 361 284	9 791 866	12 665 892	54 943 521
Egyéb bevétel	241 814	136 956	102 014	149 786	800 401	111 267	618 888	827 318	5 765 318
Mérleg szerinti eredmény	761	1 987	290 457	128 224	481 105	1 854 300	1 549 727	1 393 130	3 194 292
Teljes munkaidőben foglalkoztatott átlagszám (fő)	933	640	388	288	264	256	531	559	2 848

## Főbb állomások:

- \* Privatizáció 1994-ben
- \* Reorganizációs időszak 1994–1997
- \* Első jelentős akvizíció 1999-ben Royal Sped Rt.
- \* 2000-ben VIA cégcsoport akvizíciója
- \* 2001-ben BILK Logisztikai Rt. és BILK Kombiterminál Rt. szindikátusi szerződésének aláírása a MÁV Rt.-vel
- \* 2002-ben a Delta Csoport és a Hungarocamion Rt. akvizíciója
- \* 2003 során az új cégcsoport szakmai reorganizációja és integrációja

dülállóan jó helyzetben van ahhoz, hogy részese legyen ennek a növekedésnek, jobb és hatékonyabb szolgáltatásokat nyújtson egész Európában multinacionális és helyi megbízói számára” – mondta *Peter Yu*, az AIG Capital Partners elnök-vezérigazgatója.

„Örülünk, hogy olyan partnert találtunk törekvéseinkhez, akivel megvalósíthatjuk célunkat, a kibővülő európai piacon is vitathatatlan vezető szerepe elnyerését” – mondta *Wáberer György*, a csoport elnöke és többségi tulajdonosa. Hozzátette, hogy a vállalat tovább folytatja akvizíciós politikáját Magyarországon és a régióban egyaránt: fontolóra veszi a privatizációs pályázatokon való részvételt Lengyelországban, valamint a szelektív tulajdonszerzést szlovákiai, ukrainai és romániai vállalatokban.

Wáberer György elmondta azt is, hogy a cégcsoport kapitalizációja lehetővé teszi a társaság sikeres szereplését későbbi privatizációs programokban Magyarországon is. A csoport tagvállalatainál felgyűlt évtizedes tapasztalat, kombinálva a fejlett technológiával, a Wáberer's Csoportot egyedülállóan jó helyzetbe hozta, hogy részt vegyen korszerű szállítási megoldások kidolgozásában, a Magyarországon és a régióban folytatott áru fuvarozáson túlmenően.

A vállalat további jelentős befektetéseket tervez annak érdekében, hogy a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) betölthesse szerepét az Európai Unió keleti kapujaként.



KTE konferencia, Tata

## Az EU integrációjának várható hatása a szállítmányozási piacra

(Folytatás az 3. oldalról)

gyománys szállítmányozói szolgáltatás idejét múlttá válik. Ez a folyamat a magyar gazdaság fejlődéséből önmagából is következik, de a működő tőkével bejött új technológia, kooperációs folyamatok felerősítették. Az elmúlt 10-15 évben Magyarországra bejött magas felkészültségű, tőkeerős, nemzetközi hálózatokkal rendelkező szállítmányozók, logisztikusok, disztribútorok, fuvarozók, pénzügyi háttér, stb. magukkal hozták azt a mintát, ami a termelési és kereskedelmi folyamatok ilyen szolgáltatásra vonatkozó keresletét jobban kielégíti. A korábbi hagyományos magyar szállítmányozó előtt az a nem kis feladat áll, hogy ezt a magasabb színvonalat úgy kell megvalósítani, hogy a színvonal képviselőivel azonnal versenyezni is tudjon.

6. Mit tesz ehhez a folyamathoz az EU-hoz való integráció? Mint ismeretes a szállítmányozási tevékenységekre az EU nem hozott létre integrált szabályozást. A tevékenység jogi feltételei, az egyes tagországokban, kisebb-nagyobb mértékben eltérnek. Ugyancsak itt kell megemlíteni, hogy az EU feltételeihez való igazodás a magyar szállítmányozók számára nem 2004. május 1.-vel kezdődik. A magyar gazdaság EU-hoz való orientálódásának folyamata a nemzetközi piacokon, és itthon is, megtanította a magyar szolgáltatókat az egyes EU tagországokban – következésképp az EU piacain – érvényes játékszabályokra. A szállítmányozók 2004. május 1. utáni működési feltételeit a kereskedelmi-, vám- és fuvarozási feltételek, integrált EU jogszabályok határolják körül.

A közösségen belüli árutovábbítás folyamata, az EU természetrajzából (belső vámok leépítése) következően, elvben kevesebb akadályba ütközik, tehát gyorsabbnak, és olcsóbbnak is kell lennie. A magyar szolgáltató számára ez nem egyértelműen megnyíló perspektíva. A közúti pályák telítettsége (a határátmeneti várakozások elmaradása ellenére is) fizikai korlát, a magyar közúti fuvarosok által leginkább használt EU országokban az autópálya díjak bevezetése, a vezetési- és pihenési idővel kapcsolatos ÁETR egyezmény szigorú betartása a magyar szolgáltató

számára egyelőre többletköltségeket, plusz szervezési feladatokat jelent.

A közúti fuvarozók sokféle módon ítélik meg az EU-n belüli versenyhelyzetüket. Egyetlen biztos pont, hogy – a korábbi közúti engedély elosztási rendszer jótékony hatására – a nemzetközi közúti áru fuvarozó járműparkunk kiállja a korábbi EU tagok ilyen parkjával való összehasonlítást. Sok olyan hazai vállalkozó piacra lépésére számíthatunk, akik eddig, tevékenységi engedély hiánya miatt, nem vehettek részt, vagy kis teherbírású járművekkel fuvaroztak. Hogyan változik a más EU tagországok béli fuvarosok aktivitása a magyar piacon? Hogyan hatnak majd a magyar közlekedési fejezetben rögzített mentességek? Ezek foglalkoztatják a fuvarozókat, de a szállítmányozókat is 2004-ben.

Nagy dilemma az EU ÁFA szabályainak alkalmazásából származó hatások felmérése. A szállítmányozónak meg kell tanulnia az EU ÁFA adószámok elmaradhatatlan használatát, számolnia kell azzal, hogy a magyar megbízásban végzett nemzetközi fuvarozásnál az ÁFA tartalmát többlet-finanszírozási feladatként fedeznie kell. Méghozzá az EU tagországok közötti összehasonlításban magasnak számító magyar ÁFA kulcs szerint!

Itt csak jelzésszerűen, de beszélni kell róla, hogy a hagyományos szállítmányozó „túlélő készlete” a vámügyi nőki szolgáltatás kereslete drasztikusan lecsökken. Az EU-ba való belépés ilyen következményét kellő időben felismertük. Az innen kiszoruló szakemberek átirányítására, átképzésére az érintett szakmai érdekképviseletek (Konföderatív Tanács) számos utat próbáltak ki, de a pénzügyi lehetőségek korlátozott volta miatt, a váltást az érintett társaságok és alkalmazottak szenvedik meg.

Az EU-hoz való kapcsolódás informatikai, statisztikai adatszolgáltató rendszerei további ismeretek megszerzését eszközök beszerzését tették szükségessé. Példaként említeném „Az Új Számítógépes Tranzitrendszer” (NCTS) belépését a vám területén, vagy a kapcsolattartó irodák szerepét és hálózatát, az EU ÁFA számok nyilvántartása és lekérdezése területén. Az INTRASTA-

TISZTIKA fogalmával a szállítmányozók még csak most ismerkednek.

7. Az előbbi 6 pontban, inkább csak felsorolásként érintettük azokat a jellemző folyamatokat és tényezőket, amelyek a magyar szállítmányozás piacán a belépést közvetlenül megelőző időben befolyásolták, és ma is befolyásolják. A képbe egy további, az elmúlt egy-két évben hatni kezdő piaci tényezőt is be kell kapcsolnunk, amely ugyan nem az EU-ba való belépésünkből származik, de a gazdaságra és az árutovábbítás szolgáltatóira erőteljesen hatni fog. Röviden úgy fogalmazhatnánk, hogy „a működő tőke egy része keletre tart”. Ez önmagában véve is erősen befolyásolja a magyar szállítmányozók piaci lehetőségeit. A szomszédos országokba, vagy távolabbi térségekbe telepített gyártó kapacitások, összeszerelő üzemek árumozgásai a magyar piacról kiesnek. Kevés olyan felkészültségű magyar szállítmányozó van, aki ezeket a mozgásokat akár csak a szomszédos, de már EU-n kívüli országok felé követni tudja. Ugyanakkor nem valószínű, hogy az említett magyarországi gyártásokkal hozzánk be települt logisztikai, disztribúciós szolgáltató a gyártó átköltözésével a magyarországi piacot feladná.

A működő tőke tovább költözésének az olcsóbb munkaerő felé Magyarországon egy további következménye is lesz. Ez a felszabaduló szerelőcsarnokok hasznosítása. A legegyszerűbb, ha a többnyire korszerű, könnyűszerkezetes csarnokokat más ipari, kereskedelmi tevékenységekhez veszik át. Számolni kell azonban azzal is, hogy egy részük kihasználatlan marad, vagy esetleg raktárként funkcionál. A korábbi összeszerelő csarnokokból raktárak, helyi raktár logisztikai bázisok lesznek. Ez a tendencia egyértelmű és meghatározó tényező lesz a raktárkapacitások nyomott piacán.

8. Magyarország EU csatlakozásának legkedvezőbb módja lenne, szakmai szempontból, az EU regionális logisztikai központ rendszerébe való mielőbbi beépülés. Magyarország földrajzi helyzete indokolná, hogy az új EU határok mentén, a határokon túlnyúló jelentőségű logisztikai központok épüljenek ki. Erre azonban – jölle-



het az országos jelentőségű logisztikai központok hálózata koncepcionálisan kellően előkészített, az országos területfejlesztési terv része – a kedvező megoldásra, investíciós források hiányában, nem lesz mód. A vállalkozói tőke bevonása az eddigi logisztikai bázisok kiépítésénél kedvező tapasztalatokkal szolgál. Az EU és a szomszédos harmadik országok közötti logisztikai bázisok azonban nagyobb léptékű állami, vagy államilag garantált befektetéseket feltételeznek. Mivel belátható időn belül a helyzet alapvető javulására nem számíthatunk, el kell fogadni azon szakemberek álláspontját, akik legalább a Sopron-Bilk-Záhony logisztikai tengely kiépítését sürgetik, egyes állami és vállalkozói háttérrel.

9. A szállítványozó EU-n belüli jövője mindenképpen csak a korszerű árutovábbítói szerep lehet. Meg kell mondani, hogy ezt a tevékenységet sem a „szállítványozó” de még a „logisztikai szolgáltató” sem fedi le teljesen. A „szállítványozó” szó, mint tudjuk, eddig sem volt szerencsés magyarítása a speditőr fogalmának. A szakmán kívüliek körében a szállító- szállítványozó szavak tartalma összemosódott és reménytelennek tűnt, hogy a köznapi szóhasználatban, vagy akár a sajtóban, egyértelművé váljon, hogy milyen szolgáltató is a szállítványozó. Az pedig egy új dilemma, hogy az áru feladó és a fogadó közötti jól szervezett, a techno-

lógiahoz is igazodó árumozgást megvalósító szolgáltató már nem azt a szolgáltatást nyújtja, mint az úgynevezett „hagyományos szállítványozó”. Szóval, ha a szállítványozó fogalom eddig sem volt szerencsés, most, a szolgáltatás új minőségére tekintettel, végképp találni kellene egy alkalmasabb megfogalmazást. Természetesen magyar kifejezés használata a szándék. A kérdés messzire vezet, mert az utóbbi évtized eredménye volt, hogy definiáltuk a szakmánkba vágó legmagasabb szakmai képzettséget: a „nemzetközi szállítványozási és logisztikai menedzser”-t. Ha marad a „szállítványozó”, ünnepélyesen és végérvényesen ki kell mondani, hogy ez már egy egészen más tartalmú szolgáltatást takar.

10. Az MSzSz helyénvalónak tartaná, hogy az ország EU taggá válásával egyidejűleg ismét napirendre kerüljön a szállítványozási piacra lépés szabályozása. Amikor a szövetség, több évvel ezelőtt, a jogi szabályozást kezdeményezte, az a szándék vezette, hogy a rendszerváltozással megvalósult teljes liberalizáció ellenére is legyen szakmai norma. Már akkor is nyomós szempont volt, hogy a szállítványozó megbízhatóságát hitelesíteni kell. A hazai piacon és az EU piacán egyaránt. Mint ismert, ez a szabályozás eddig nem tudott megvalósulni. Az EU tagországok szállítványozóival folytatott versenyben egyre inkább azok maradnak alul,

akik egy piaci szabályozás feltételeit sem lettek volna képesek teljesíteni. Továbbra is aktuális, hogy a szolgáltatók szakmailag felkészültek, pénzügyileg stabilnak kell lennie és meggyőződésünk, hogy erről valakinek igazolást kell kiállítania. A magyar szállítványozóknak a többi EU tagországban való működéséhez ilyen tanúsítvány nélkülözhetetlen lesz. Más megoldás híján, az MSzSz Közgyűlése 2003-ban önkéntes regisztrációt határozott el (a bejelentett társasági adatok rögzítésével a pályázó magyar szállítványozói, illetve logisztikai szolgáltatóként regisztrálhatja magát). 2004-ben a szövetség megvalósítja az úgynevezett „minősített” regisztrációt, ez annyival lesz több, hogy nemcsak rögzíti a társaságok bejelentett legfontosabb adatait, de felül is vizsgálja, minősíti, hogy a jelentkező megüti-e a megkívánt szakmai színvonalat. A GKM kezdeményezése a szállítványozási tevékenység szabályozásának tudományos megalapozására nem keresheti MSzSz szándékát, hanem éppen egybeesik azzal. A szövetség üdvözli, és minden rendelkezésére álló módon segíteni kívánja a szállítványozói piacra lépés állami-, kamarai-, szakmai érdekképviseleti szabályozását.

Tata, 2004. február 26.

**Torma Imre,**  
az MSzSz főtitkára

Felsőfokú szállítmányozási és logisztikai szakügyintéző oktatás indult a 120 éves Hunfalvyban

## Egy iskola – úton Európába

**Ismét úttörő szerepre vállalkozott a szállítmányozás oktatásban a 120 éves, Pro Scholis Urbis díjjal kitüntetett Hunfalvy János Fővárosi Gyakorló, Kéttannyelvű Külkereskedelmi és Közgazdasági Szakközépiskola: Az intézmény kezdeményezésére az Országos Képzési Jegyzékbe (OKJ) akkreditáltak három, az iskolában oktatott felsőfokú szakmát! Köztük van a nemzetközi szállítmányozási és logisztikai szakügyintéző szak, amelyet így a jövőben 2 éves, felsőfokú (szak)képzésként oktathatnak.**

Miközben hallgatom Bernáth Lászlóné ismertetőjét, azon tűnődöm, hány és hány magyar iskola direktora hallgatná helyemben méla irigységgel a Hunfalvyt 1975-óta vezető, ma is igen agilis igazgatót. Mert nem vitás, az iskola sikereinek külön cikket lehetne szentelni, de a felszereltségről is több írás születne. Miközben nem egy helyen – még egyetemen is –, a diákok fejére hullik a vakolat, itt Bernáthné leginkább az bosszantja, hogy a környező utcák friss aszfaltozása miatt, a gyerekek cipőikkel behordják a fekete ragacsot a folyosó nemrég felújított kövére.

Persze az irigylésre méltó helyzet nem az „élet ajándéka” a Hunfalvynak, hanem évtizedes, szisztematikus oktatási és menedzseri munka eredménye. „Az iskola kompetencia alapú működéséhez nélkülözhetetlen a munkaadók véleménye és támogatása – magyarázza nagy átéléssel az igazgató, – mert az iskola nem önmagának, hanem az életnek, a piacnak kell, hogy „termeljen”, vagyis a gazdaságban tevékenykedőknek kell megmondani, milyen képességekkel rendelkező szakemberekre van szükségük. És ehhez az igényhez kell az iskolai képzést igazítani, hogy a gyerekek a végzés után el tudjanak helyezkedni, biztosan munkát kapjanak!”

Ennek érdekében több mint 10 éve létrehozták az Iskolatanácsot, azon belül pedig a Programtanácsot. Az oktatási innovációk kimunkálásában döntő szerepe van e testületeknek, amelyek munkáját ma már mintegy 100 cég támogatja véleményével. A tanácsokon túl ezek a vállalkozások szakmai gyakorlatot biztosítanak a diákoknak és jelentős anyagi támogatást is nyújtanak

például azzal, hogy a szakképzési hozzájárulásuk 75 %-át az iskolának utalják át. Ez a pénz jelenti azoknak a fejlesztéseknek az alapját, amit most volt szerencsém megcsodálni Bernáthné „idegenvezetésével”.

A támogatók között tucatnyi szepítőrt céget találhatunk, köszönhetően annak, hogy jó 10 évvel ezelőtt az Iskola-

rium a 90-es évek második felében engedélyezte az oktatás bevezetését. Ebben sokat segített annak a tucatnál is több cégnek, intézménynek, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarának, a Magyar Szállítmányozók Szövetségének a támogató ajánlása, amelyek arról biztosították Bernáth Lászlónét, hogy a menedzserképzésben résztvevő végzett diákokra a szállítmányozóknak szükségük van.

Az árumozgatás optimális megszervezésével nagyon sok pénzt lehet nyerni, vagy éppen veszíteni. Egész Nyugat-Európa így működik, és ami jót már kitaláltak azt nekünk nem kell újra felfedezni, hanem „csak” meg kell tanulni azokat alkalmazni. Az igazgatónő szavait alátámasztandó megmutatja a menedzserképzés központi programját. A dokumentum rögzíti a nemzetközi szállítmányozási és logisztikai me-



A felsőfokú képzés együttműködéséről kötött szerződés aláírását ünnepli Bernáth Lászlóné igazgató mellett álló Dr. Marinovich Endre, a BGF-Külkereskedelmi Főiskolai Kar főigazgatója és dr. Patak Péter, a Magyar Külkereskedelmi Szövetség elnöke.

tanács a jövő egyik sikerszakmájaként, „célterületnek” választotta a szállítmányozást, logisztikát. Elismert szakembereket, főiskolai, egyetemi tanárokat kértek fel, hogy segítsenek a logisztika képzés struktúrájának, követelmény- és vizsgarendszerének kidolgozásában. Így született meg a Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Menedzser szakképzés központi programja, amely alapján az iskolának a miniszté-

nedzser tevékenységének tartalmát. E szerint a nemzetközi szállítmányozási és logisztikai menedzser ismeri, és jól át tudja tekinteni azt a logisztikai rendszert, melyben a megbízást teljesítenie kell. Gyűjti, és elemzi a fuvarozási, szállítmányozási, raktározási, kikötői és egyéb díjszabásokat, aktuális díjakat és egyéb információkat a logisztikai rendszer résztvevői részéről. Előkészíti a szállítmányozókkal, fuvarozókkal, és



egyéb vállalkozókkal folytatott tárgyalásokat a vállalat, vállalkozás piaci helyzetének feltárása, elemzése alapján.

Megköti a hosszúlejratú, esetleg éves szerződéseket a bel- és külföldi fuvarozókkal, partnerszállítványozókkal, vagy egyéb vállalkozókkal (pl. raktárházakkal, rakodási vállalkozókkal, biztosítókkal, vámügynökökkel), illetve javaslatokat tesz a vállalatvezetés számára ezek megkötésére. Szakszerűen megvizsgálja a beérkező megbízásokat teljesíthetőség szempontjából, ha nem megfelelőek, szaktanácsccsal segít a megbízóknak átdolgozásokban. Javaslatot tud adni megbízóinak a legmegfelelőbb paritás, fuvarszköz-típus, útvonal, csomagolási mód, biztosítási módozat, és egyéb, fuvarozással, szállítmányozás-logisztikával összefüggő feltétel kiválasztásához. Teljesíthető megbízás esetén, gazdasági kalkulációjára támaszkodva kiválasztja a legalkalmasabb fuvarozási módot, eszközt és az egyéb logisztikai feltételeket, valamint a lebonyolításhoz legalkalmasabb fuvarozót, vagy partnerszállítványozót, illetve egyéb vállalkozót. Megköti a nemzetközi fuvarozáshoz, partner szállítványozó bekapcsolásához vagy egyéb logisztikai szolgáltatás megszerzéséhez szükséges szerződéseket, és kiállítja a megfelelő okmányokat. Folyamatosan nyomon követi a szerződések teljesítését és szükség esetén megbízója érdekében beavatkozik azok menetébe. Elszámol megbízóival és a vállalkozókkal szerződéseit, megállapodásait alapján.

A modulrendszerű képzési tervben, az alapmodulban jogalkalmazási, gép-



írási, üzleti irodai adminisztrációs, számítógép használati, gazdálkodás és vállalkozási, valamint kommunikációs ismereteket sajátíthatnak el a diákok. A szakmai modulban vámoktatás, marketing, információgyűjtés statisztikai módszerekkel, számvitel, pénzügyi ügyintézés, vállalati gazdálkodás és logisztika szerepel 30 és 60 óra közötti időtartamban. A speciális modulok még ennél is nagyobb óraszámban nyújtanak olyan ismeretanyagokat, mint: nemzetközi kereskedelmi jogalkalmazás, informatikai alkalmazás, menedzsment, közlekedés földrajz megismerése, nemzetközi üzleti kapcsolatok megismerése, kereskedelmi szerződés előkészítése, külkereskedelmi szerződés teljesítése, nemzetközi szállítmányozási jog, nemzetközi fuvarozás-szállítványozás, beszerzés és értékesítés, nemzetközi szállítmányozás logisztika. A legnagyobb óraszámúban a külkereskedelmi szakmai nyelv, kommunikáció és levelezés oktatása folyik.

Ezzel a programmal a Hunfalvy nyert a Világbank pályázatán, amit az „Ifjúsági Szakképzés Korszerűsítésére” írtak ki! A szállítmányozás után az elmúlt években az összes Hunfalvyban oktatott szakmát, a szakmákban dolgozó jeles személyiségek közreműködésével megállapított kompetencia szinteknek megfelelően, modulok szerint dolgoztak fel. Ennek alapján akkreditálták most a már említett 3 emelt szintű szakmát: az Európai Uniósi üzleti szakügyintéző, a nemzetközi szállítmányozási és logisztikai szakügyintéző, valamint a külgazdasági üzletkötő

szakmák felsőfokú képzését a Budapesti Gazdasági Főiskola Külkereskedelmi Szakával együttműködve indítja el a Hunfalvy.

Ami pedig az oktatás technikai feltételeit illeti, azt joggal nevezhetjük pazarnak. Az iskola új szárnyában, a korszerű tornacsarnok mellett büszkén mutatja az igazgatónő a 100 négyzetméteres tanteremt, ahol életszerű körülmények között sajátíthatják el a tanulók mindazt, ami a munkahelyen vár majd rájuk. Bizony egy-két cég meg is irigyelheti ezt a (tan)irodát, olyan korszerűen néz ki, a felszereltségéről nem is beszélve! Az Internet hozzáférése nem csak itt, hanem a többi számítógéppel felszerelt, így a 2 új konferencia teremben is természetes. A 2 nyelvi laborban szintén biztosított minden audio- és informatikai feltétel. A gyerekek tényleg a legjobb körülmények között készülhetnek, hogy a szakmai gyakorlaton megfeleljenek a cégek igényeinek.

A szállítmányozási menedzser szakképzés pillanatok alatt népszerű lett a diákok között. Nem utolsó sorban annak köszönhetően, hogy a végzett és képzett kezdő szakembereknek állást is kínált a vállalatok többsége, mivel azonnal helyettesíteni tudták az idősebb, tapasztaltabb kollégákat. Ezek alapján az iskola vezetése joggal számít arra, hogy a 2 éves emelt szintű, felsőfokú képesítést adó „nemzetközi szállítmányozási és logisztikai szakügyintéző szak” is kedvező fogadtatásra talál mind a diákoknál, mind a cégeknél.

**F. Takács István**





## 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 5331582-916  
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:	<b>Sopron</b>	<b>Záhony</b>	<b>Kelebia</b>	<b>Békéscsaba</b> (Lökösháza)
Tel/Fax:	+ 36 99 320 080	+ 36 45 425 340	+ 36 77 454 628	+ 36 66 443 276

NYK Logistics (Hungary) Kft.

## Komplex logisztikai szolgáltatások nemzetközi háttérrel

**A világ legnagyobbjai közé tartozó japán hajózási és szállítványozási cégcsoport magyar leányvállalata 1997-ben alakult. Az első két évben a németországi cég képviseleteként, 1999-től kezdve pedig – New Wave Logistics Hungary néven – önálló jogi személyként működik a nemzetközi szállítványozók piacán. A cégcsoport vezetősége tavaly úgy döntött, hogy az eddig különálló hajózási és logisztikai üzletágakat – melyek NYK Line és New Wave Logistics néven futottak, – az egységes NYK (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha) Logistics & Megacarrier elnevezés alatt fogják össze világszerte. Hajnal Helga cégvezetővel az elmúlt esztendő eseményeiről és az idei év terveiről beszélgettünk.**



A kft szállítványozóként és logisztikai szolgáltatóként közúti fuvarozással, konténeres küldemények belföldi fuvarozásával, raktárlogisztikával és vámtevékenységgel áll megbízói rendelkezésére. Teljes gyárlogisztika bonyolítá-

sítse, legyen az akár logisztika, a külkereskedelmi szabályozók, vagy a vám területén. Hazánban főként a japán tulajdonú, ipari vámszabadterületeken termelő vállalatok (Sony, Alpine, Clarion, Shinwa) számítanak a főbb ügyfe-

leiknek, de a 300-nál is több megbízó között található a Tesco, az Audi, a Suzuki, az Opel és számos kis- és közepes nagyságú vállalkozás is. Eredményességük és sikerük titka, az elégedett ügyfél.

A hazánkban már eddig is tapasztalt fejlesztési kedv az EU-csatlakozás után tovább erősödik. Növekszik az ázsiai import, s a logisztika még fontosabb szerephez juthat. Az NYK idejében megkezdte a jó piaci pozíciók megőrzését biztosító beruházásokat. Gyál határában, az M5 autópálya 21. kilométerénél található Prologis Parkban 2003. október 2-án avatták fel és adták át rendeltetésének új, 5500 négyzetméter alapterületű raktárbázisukat, ahol a raktározás mellett hozzáadott értékszervizt (csomagolást, kommissiózást, egységgrakomány képzést, címkézést) is nyújtanak ügyfeleiknek. E bázis is segít abban, hogy a gyűjtő szállítványozás és a belföldi disztribúció küldeményei az ország bármely pontjára eljuthassanak.

Az úniós csatlakozás után az NYK tovább bővíti szolgáltatási palettáját. 2004 elején hosszú távra szóló bérleti szerződést kötött a Kelet- és Közép-Európa legnagyobb logisztikai beruházását végrehajtó BILK Logisztikai Rt.-vel. Ennek keretében – 2004 júliusától – a most még épülő, 9 méter belmagasságú C1 jelű csarnokban mintegy 4000 négyzetméter raktár-logisztikai területet és összesen 900 négyzetméternyi irodahelyiséget bérel majd a cég a BILK Logisztikai Rt.-től. Itt lesz a ma még a Szugló utcában működő céggözpont új helye. Konténer osztályának irodáit pedig már február óta a BILK irodaházban működteti. A BILK-en létesített konténerterminálra érkeznek ugyanis az NYK Line és az NVO forgalom konténerei is.

Európában az NYK Logistics & Megacarrier cégcsoportnak több mint 50 városban működik irodája. Hajnal Helga szerint a cég legnagyobb erőssége a nemzetközi hálózatában és az ahhoz tartozó egyedülálló flotta- és raktárkapacitásában rejlik. Az eredmény pedig nem más, mint az ügyfelek hűsége, bizalma, az üzleti kapcsolatok stabilitása.

**Barány Tibor**

Dunaferr Portolan Szállítványozási Kft.

## Csaknem 14 milliárd forint árbevétel

**A tavaly még privatizáció előtt állt, idén már révbe jutni látó Dunaferr leányvállalata, a Portolan Szállítványozási Kft. 2003-as esztendejére is rányomta bélyegét az anyavállalat eladás előtti állapotának izgalma. Ficsúr József, a patinás nevű Dunaferr Portolan Szállítványozási Kft. ügyvezető igazgatója azonban arról tájékoztat, hogy igyekeztek kiszűrni a zavaró körülményeket, s a lehető legnagyobb mértékben a munkára koncentráltak, aminek meg is lett az eredménye: csaknem 14 milliárd forintos árbevétel.**

A 2002. évi teljesítményhez képest (akkor 12,7 milliárd forintos árbevételt ért el a cég, melyben 70 millió forint feletti eredményt realizáltak) 2003-ban az árbevétel nem kevesebb, mint 1 milliárd forinttal 13,7 milliárd forintra növekedett, volumenében tekintve azonos szintű külső árbevétel mellett. Az eredményhez, a Portolan piaci pozícióinak erősödéséhez hozzájárultak a stabil megbízói körrel kötött újabb üzletek is. (Például a Dunaújvárosi vasútállomás és a dunaújvárosi kikötő közötti forgalom gondozása.)

A társaság tulajdonosai megállapodtak abban, hogy 2003-ban szerényebb nyereséggel is megelégednek, ezzel is segítve a Dunaferr kilábalását nem könnyű helyzetéből. (A Portolan legjelentősebb megbízója anyavállalata, a Dunaferr.) A mérsékeltbb áremelés révén az előző évihez képest kissé csökkent a profit: „csak” 50 millió forintot sikerült realizálni. A kft. létszáma változatlanul 32 fő.

2003-ban lezáródott a Dunaferr privatizációs pályázata. Az ukrán Donbas ipari szövetség (az alcevszki acélmű tulajdonosai) és a svájci-lichensteini Duferco konzorcium (európai acéltermelő- és kereskedő) szakmai befektető páros nyerte a privatizációs pályázatot. Ez utóbbi, nyugat-európai piaci szereplő évente 5,5 millió tonna acélt gyárt és 11 millió tonna acél kereskedelmét bonyolítja (a Dunaferr éves termelése 1,6 millió tonna acél.) Beszélgetésünk idején (február végén) már a privatizációs szerződés véglegesítéséről tárgyaltak és

keresték a bankokkal való megegyezés lehetőségét.

A Dunaferr Portolan tevékenysége, struktúrája tavaly változatlan maradt, de már latolgatják a lehetséges fejlődési irányokat (például az eszköz nélküli speditórból eszközzel is rendelkező szállítványozóvá válni). Hogy ez az eszköz mi legyen (logisztikai központ, hajópark), arról még egyeztetni kell majd az új tulajdonossal. Kérdésünkre válaszolva Ficsúr József elmondta, hogy a Portolan nem tervezi a Mahart privatizációjában való részvételt, de a kisebbségi tulajdonos, a Plimsoll Kft. kész versenybe szállni. Ha az új Dunaferr tulajdonos lát fantáziát a Mahart privatizációjában, akkor a Portolan is készen áll...

Visszatérve az eszközökre, olyanok jöhetnek szóba, amelyek kihasználtságát megfelelően biztosítani, s egyúttal a Dunaferr kiszolgálását is javítani lehet (például a vasúti forgalomban a tekeresszállító shims-kocsik hiánycikknek számítanak, pedig a vevők csak ilyenben fogadják e termékeket, s a MÁV-nak nincs belőle elegendő). A szállítványozó az esetleges üres futásokat kihasználhatja: ezelőtt 6-8 évvel közösen építettek már ilyen kocsikat, melyekből 120 darab fut a MÁV-nál. Olyan eszközről lehet szó, amellyel emelni lehet a szolgáltatás színvonalát.

A MÁV-val olyan eredményes a Portolan együttműködése – számolt be róla Ficsúr József –, hogy 2003-ban megkapták a MÁV-tól a „legtöbb irányvonatot szervező cég” díszoklevelét. Azt már kevésbé büszkén jegyezte meg, hogy a leg-

több késedelmi díjat is a Portolan fizette a MÁV-nak.

A Dunaferr pénzügyi nehézségei a Portolan helyzetén is meglátszottak: romlott a kft fizetőképessége, a korábban alkalmazottnál hosszabb fizetési határidőkkel kényszerültek dolgozni. Arra számítanak, hogy a sikeres Dunaferr privatizáció révén rövid- és hosszú távon egyaránt stabilizálódik a fizetőképességük. A Dunaferr új tulajdonosa – a hírek szerint – 13 milliárd forintos tőkeemelését vállalt, remélhetően ebből a Portolannak is jut valamennyi, s ezáltal a hatékonyságon és a jövedelmezőségen is sikerül majd javítani. A Portolan menedzsmentjéről is a Dunaferr új tulajdonosa dönt majd, hisz az rt-vel együtt annak leányvállalatait is (benne a Portolan 65 százalékos üzletrészt) megveszi.

A terület, amelyen a Portolan mozog, stratégiai döntést igényel: vajon része-e az alapüzletnek, avagy nem? A világ kohászatában mindenféle példa található a külső cégtől a 100 százalékos tulajdonú saját szállítványozóig terjedő tartományban.

Természetesen a Portolan vezetői, munkatársai is – a megkapott friss információk birtokában – élénken figyelik a Dunaferr privatizációs folyamatát: a szerződés aláírását, a 60 milliárd forintos hitelállományról a bankokkal való megállapodás kondícióit, a hazai versenyhivatali eljárást és a cégjogi ügyek intézését. Várhatóan a nyár elején lezárul a folyamat, még a szabadságolások előtt.

Ennek függvényében a 2004. évi terveket még a tulajdonossal is egyeztetni kell. A struktúra idén is változatlan, az árbevételt szerény mértékben, 14 milliárd forint fölül tervezik emelni (ehhez a vevői és alvállalkozói szerződések rendelkezésre állnak, s a Dunaferrrel is alakulnak a szállítványozási és nagy volumenű anyagszállítási és értékesítési szerződések). A Portolan legfőbb célja, tulajdonosa elégedettségének megőrzése. A szállítványozói ranglistán igyekeznek megtartani 2002-es helyüket.

Bárány Tibor



Fotó: G. Szűcs László

ISO tanúsítványt kapott Gyékényes, Murakeresztúr, Magyarbóly, Lökösháza/Kürtös, Kelebia, Biharkeresztes, Nyírábrány vám és határfelügyelete. A tanúsítványt Dr. Madaras Gábor az ÉMI-TÜV Bayern Kft. ügyvezető igazgatója adta át Kovács Imre Árufuvarozási Üzletágvezetőnek, Radó Gábor Vám-és határfelügyeleti csoportvezetőnek és a 7 határállomás árufuvarozási csomópont vezetőjének.

## Tanúsított minőség az árufuvarozásban

Az Európai Unióban végbemenő vasút-liberalizáció, a szabad vasúti pályahasználat előtérbe kerülése erős versenyhelyzetet teremt, továbbá a vasúttársaságok közötti egységes előírások figyelembevételét követeli meg. Ennek következtében a vasút által kínált szolgáltatások minőségének biztosítása, a fuvaroztató felek igényeinek minél magasabb szintű kiszolgálása a piacon való megmaradás egyik alapvető feltétele. Ezt elősegítendő az Árufuvarozási Üzletág vezetése 2003. év tavaszán határozta el, hogy a leendő Európai Unió vasúti határállomások vám-és határtechnológiai folyamataira vonatkozóan ISO 9001: 2000 szabvány szerinti minőségirányítási rendszert épít ki. Ezúttal hivatalosan is bejelentjük, hogy 2004. március 10-én, az Árufuvarozási Üzletág vám-és határfelügyelete DIN EN ISO 9001: 2000 tanúsítást szerzett.

Magyarország geopolitikai helyzetéből adódóan jelentős tranzitvonalak metszéspontjában fekszik. Az Árufuvarozási Üzletág jelentős forgalmat bonyolít le mind a kelet-nyugati és mind az észak-déli irányt tekintve a Magyarországon áthaladó 5 vasúti tranzitfolyosón keresztül. Az éleződő versenyhelyzet, a jövőben várhatóan emelkedő tranzitforgalom, az Európai Unió előírásai, valamint a megnövekvő vámkezelésekkel kapcsolatos feladatok jelentős terheket rónak az Európai Unió vasúti határállomásokra.

Ezen feltételeknek, feladatoknak való megfelelés egy új – minőség központú – szemlélet kialakítását és következetes alkalmazását követeli meg, hiszen a megrendelők, a fuvaroztatók kifogástalan minőségű szolgáltatást várnak, illetve fogadnak csak el. A minőségbiztosítási rendszerépítés megvalósítása az üzletág vám- és határfelügyeletének szervezeti és munkafolyamati hatékonyságának növelése, a folyamatok egyértelművé tétele, a határállomások szabályozás illetve munkavégzés szempontjából történő egységesítése, és nem utolsósorban a fuvaroztatói igények magasabb szintű kielégítése miatt volt szükséges.

A munkálatok folyamán – az eljárási utasítások kidolgozása mellett – számos olyan újítás lett bevezetve a határállomásokon, amelyek hozzájárultak a fenti célok teljesítéséhez.

A vám-és határfelügyeletre kiépített minőségirányítási rendszert az Árufuvarozási Üzletág egyéb szervezeteivel összehangoltan, a változások és elvárások nyomon követésével, valamint a rendszerbe történő beépítésével folyamatosan igyekszik fejleszteni. Biztosítva ezáltal, hogy a jövőben mind az Európai Unió és mind a fuvaroztatók elvárásainak megfelelő szolgáltatásokat tudjunk nyújtani, hozzájárulva ahhoz, hogy az Árufuvarozási Üzletág egy javuló versenyképességű, profitorientált szállítási és logisztikai partnere legyen a fuvaroztatóknak, egy korszerű szolgáltatópartner formájában.

Tengeri konténerszállítás a középpontban

## Tőzsdére megy a Hapag-Lloyd

**A világszerte ismert vállalatot, a Hapag-Lloyd-ot újra tőzsdére viszik, miután anyacége, a TUI AG leányvállalata részvényeinek 30 százalékát helyezi el a börzén. A lépés azt jelzi, hogy a Hapag-Lloyd a jövőben elsősorban a tengeri konténerszállításra összpontosít majd – közölte Európa legjelentősebb szaklapjának, a DVZ-nek adott interjújában Michael Behrendt, a Hapag-Lloyd igazgatótanácsának elnöke.**

Michael Behrendt (53) két éve áll a Hapag-Lloyd élén. Hamburgban született, s eredetileg jogot tanult. Később gazdasági kérdésekkel és vállalatirányítással foglalkozott, majd az igazgatótanács tagjaként 1999-ben került a Hapag-Lloyd céghez. A vállalat csaknem tízezer embert foglalkoztat, s éves forgalma 2002-ben elérte a 3,8 milliárd eurót. Hajóinak száma 42, ahol egyszerre 167 ezer TEU mennyiségű áru fér el. Elemzők a Hapag-Lloyd tengeri szállítmányozási ágazatának értékét mintegy 2,2 milliárd euróra becsülik, bár a cég vezetői egyelőre korainak tartják pontos számok megjelölését, mivel jelenleg a tőzsdére vitel folyamatának elején tartanak. Az üzleti életben a legfőbb értéknek a megbízhatóságot és a kiszámíthatóságot tartják, amely elengedhetetlen a sikerhez, illetve ahhoz, hogy jó kapcsolatuk legyen a partnerekkel.

A német hajózási és logisztikai piacon meghökkenést keltett, hogy a Hapag-Lloyd tőzsdére megy, mivel szerintük a befektetők számára nem lesz feltétlenül vonzó a részvényvásárlás. Az utóbbi években ugyanis az eredmények nem igazolták, hogy érdemes a hajózási szállításba pénzt fektetni, ráadásul a hajózási piac meglehetősen változó, mivel ki van szolgáltatva a konjunktúrának. Az is aggodalomra ad okot, hogy szakértők szerint az újonnan megépített több tonnás hajók piaca leáldozik.

Michael Behrendt ezzel szemben úgy véli, hogy bár a tengeri úton szállított konténerek piaca valóban változékony, hosszabb távon megéri a befektetés. 1967 óta ugyanis folyamatosan, évente átlagosan mintegy 6 százalékkal bővül a piac. A növekedés tehát eléri az évi 4,2 millió TEU mennyiségű konténerárut, ami több, mint a hamburgi kikötő teljes konténerforgalma 2000-ben. Abban pedig a szakértők is egyetértenek, hogy a gazdasági élet globalizációjával ez a tendencia folytatódni fog. A befektetőknek az a fontos, hogy olyan vállalatban szerezzenek részesedést, amely hosszabb távon hatékonyan, nyereségesen tevékenykedik. Ilyen vállalat a Hapag-Lloyd, amely már bizonyította, hogy megállja a helyét a versenyben.

A vállalat nem csak arra törekszik, hogy az árut az egyik helyről elszállítsa a másikra, hanem arra is, hogy minél hatékonyabban használja ki kapacitását. Ennek érdekében a minimálisra kívánják csökkenteni az üres járatokat, s optimálisra növelni a forgalmat. Olyan vezetőket, munkatársakat alkalmaznak, akik képesek a rendszer működésének egészét

átgondolni, s – a szükséges információk birtokában – azonnal cselekednek, ha a helyzet, az ügyfelek igénye azt megkívánja. A rendszer működésének tökéletesítése végett magas színvonalú informatikai hálózatot alakítottak ki. A Hapag-Lloyd főleg a kelet-nyugati útvonalon érdekelt, amely jelentős gazdasági térségeket köt össze. A piac eddi fejlődése azt igazolta: ha az egyik régióban visszaesik a forgalom, a másik helyen éppenséggel növekedhet, vagyis kompenzálni lehet a csökkenést. Ha a Hapag-Lloyd nem a kompenzálásra törekedne, nem érte volna el azt az eredményt, amire az utóbbi időben képes volt. A feladat tehát az, hogy mindig gyorsan, rugalmasan alkalmazkodjanak a kereslethez. A vállalat ennek köszönheti, hogy a hajózási ágazatban mélypontnak számító 2002-es esztendőben is teljesítette az előre kitűzött célját. Ez azt is jelentette, hogy a társaság történetében a harmadik legjobb esztendőt zárták.

Michael Behrendt utalt rá, hogy számolnak a távol-keleti, mindenekelőtt a kínai piac változásával is, amely egyes szakértők szerint pénzügyi válsággal fenyegethet. Az utóbbi másfél esztendőben jelentősen megnőtt a távol-keleti országokkal való kereskedelem, ami nagyban kedvezett tengeri konténerszállításnak. Félő azonban, hogy a kereskedelmi virágzás hirtelen alábbhagy, s összeomlik a piac. Kétségtelen, hogy a kínai hiteladósság növekedése, valamint az Egyesült Államokban tapasztalható magas deficit komoly rizikót jelentenek a világ gazdaság számára, ami megköveteli az észszerű üzletpolitika folytatását. Gazdasági elemzők ugyanakkor állítják, hogy a gazdasági növekedés a közeljövőben is főleg a kínai és az amerikai piacon lesz majd érzékelhető. Kínában a következő esztendőben némileg csökkenhet a növekedési ráta, amely azonban még így is eléri az évi hét százalékot. De nem szabad elfeledkezni Japánról sem, amely túl van a mélyponton, s újra szárnyalhat gazdasági élete. Rajtuk kívül komoly potenciállal rendelkezik még Tajföld, Vietnam, Hongkong is. A Hapag-Lloyd üzletpolitikájának középpontjában tehát megmarad a távol-keleti térséggel való kereskedelem, de figyelemmel kísérik más régiók fejlődését is.

Michael Behrendt emlékeztetett rá: a Hapag-Lloyd számára nagy kihívás, hogy újra megjelenjen a tőzsdén. Szerinte azzal, hogy a cég elsősorban a hajózási, a tengeri konténerszállításra összpontosít, nem jelent különösebb veszélyt. Inkább ösztönző erő, hogy megállja a helyét a szoros versenyben. Miközben a versenytársak nagy logisztikai központokat építenek ki, s a logisztikai piacon is erősítik pozíciójukat, a Hapag-Lloyd nem kíván változtatni eddigi politikáján, vagyis nem tartja szükségesnek a logisztikai piacon való terjeszkedését. Fenntartják jó kapcsolataikat meglévő partnereikkel, s beruházásaikat a hajózási, konténerszállításra, s az informatikai megoldásokra koncentrálják. Több évvel ezelőtt döntés született arról is, hogy a rakodási munkálatok sem tartoznak az alaptevékenységek közé. Egyedüli kivétel a hamburgi kikötő, ahol biztonsági okokból a partnerekkel együtt végzik ezt a tevékenységet. Az ottani részesedésük csaknem 40 százalék.

Csarnai Attila

# SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2004

Szakmai konferencia

*2004. november 10–11.*

*Budapest*

- Szállítmányozás
- Cargo
- Logisztika
- Informatika
- Vám
- Kommunikáció

Információ:

F. Takács István • 303-9391

# RAABER HÁZ A MONT



Korszerű, elegáns székházat épített az óbudai Montevideo utcában a Raaberfreight, a Raabersped és néhány magán-személy által alapított társaság. A Raaber Ház az alapítók-nak, valamint a Pannoncont-nak és várhatóan a GySEV Rt. vezérigazgatóságának ad otthont



Januárban vehették birtokuk-ba a minden igényt kielégítő irodákat a bérlő társaságok dolgozói



A Raabersped tárgyalóterméről és az irodaházról is elismeréssel nyilatkoztak a szállítmányozó szövetség elnökségi tagjai, akik a Montevideo utcában tartották idei első ülésüket



# NTEVIDEO UTCÁBAN

**Iszak Tibor, a Raaberfreight vezérigazgatója, a Raaber Ház ötletgazdája és kezdeményezője számára nagy öröm, hogy sikerült megvalósítaniuk a januári beköltözést és elégedett az üzemeltetési színvonallal is**



**Péchy László, a Raabersped ügyvezető igazgatója úgy érzi, mostani irodájuk méltó társaságuk hírnevéhez és szakmai rangjához. Bár a székházavató még várat magára, a Raabersped kollektívája március 24-én szakmai találkozót rendez**

**Grausz Imre, a Pannoncont ügyvezető igazgatója ugyan csak örül az elegáns elhelyezésnek, bár úgy fogalmazott, hogy a beköltözés nem volt zökkenőmentes**



Birkart Globistics – a Thiel-csoport konténeres és légiszállítványozója

## Feladatorientált átszervezés

Az 58 cégből álló Thiel-csoport (melyet *dr. Klaus Eierhoff* vezetésével új menedzsment irányít) tagja, a Birkart Globistics – a vállalatcsoporton belüli kiterjedt interkontinentális hálózata és tapasztalatai révén – fogja össze a jövőben a Thiel-csoport valamennyi konténeres és légi szállítványozási tevékenységét, beleértve a szállítványozási-logisztikai feladatokat, az ellátásilánc-menedzsmentet, valamint az értéknövelt és disztribúciós logisztikai szolgáltatásokat is. A jövőben ugyancsak a Birkart Globistics kompetenciájába tartozik a textillogisztikai tevékenységek csoportszintű koordinálása is.

A Thiel Logistik AG tavaly augusztusban új stratégiát fogadott el, amely a csoportot divíziókba szervezve specializált üzletági megoldásokat és regionális logisztikát szolgáltató egységeket hozott létre. A tömegkommunikáció, a divat- és életstílus, a bútorok és az autóipar azok a kulcsterületek, ahol a Thiel képes lehet elérni és megőrizni a vezető pozíciót rövid és középtávon. A cégcsoport szállítványozó ügynökségei – mint például a Birkart, a Quehenberger, a Südkraft és a Delacher – hajtják majd végre a regionális és tradicionális logisztikai feladatokat. A jövőben a Birkart lesz a felelős csoporton belül a divat- és életstílus logisztikájáért, valamint a konténeres tengeri és légi szállítványozási tevékenységért.



A piacvezető Birkart Globistics és a dks Deutsche Kleiderspedition a textillogisztikában biztosítja az alapot: a Thiel összes divat- és életstílus tevékenységét csomagba fogva együtt alakítják az átfogó rendszert a Thiel FashionLifestyle márkanév alatt, melyet *Detlef Kükenshöner, Friedhelm Schmitter* és *dr. Peter Straube* irányít.

A fuvarozási logisztika, az ellátásilánc-menedzsment, az értéknövelt szolgáltatások és a disztribúciós logisztika a Birkart Globistics légi és konténeres szállítványozási üzleti egysége tevékenységének a magja. A jövőben ez a terület az, ahol a csoport konténeres és légi szállítványozási tevékenységét együttesen gyakorolják. *Michael U. Villinger* vezetése alatt ez a stratégiai egység szervezi és irányítja a Thiel Logistik AG összes kontinentális tevékenységét – *dr. Peter Straube* pénzügyi, humán erőforrás és általános adminisztrációs területen nyújtott támogatásával.

A Birkart világot átfogó másodlagos hálózata, képviselői irodái és partnerei Ázsiában, Ausztráliában, Dél-Afrikában, valamint Észak- és Dél-Amerikában kulcsszerepet játszanak majd a konténeres és légi szállítványozási egység tevékenységében. A Birkart Globistics tagja a Future (légiáruszállítási) és a Group 99 (tengeri konténeres) szövetségeknek, s csúciszolgáltatást ajánl sűrű hajójáratokkal és a rendeltetési állomások tömegével.

**B. T.**

Tucatnyi éve jelen a hazai áru fuvarozási piacon

## A Transporta „bekeményít”

**Az 1992-ben alapított, biatorbágyi központtal működő Transporta Kft. már tizenkét éve van jelen a belföldi áru fuvarozási piacon. A Solti Péter és Szolga László ügyvezető igazgatók által irányított vállalkozás tevékenysége fennállásának tucatnyi esztendeje alatt évről-évre fejlődött, a cég folyamatosan növekedett, bár a 2003-as esztendő – a kedvezőtlen külső körülmények miatt – nem volt a legkedvezőbb.**

Szolga László nem túl derűs kedvvel idézi fel az üzemanyagárak több alkalommal történt emelését, a forint árfolyamának tavalyi kedvezőtlen alakulását: mindkét esemény negatívan befolyásolta a kft működési körülményeit (a lízingdíjak és a hiteltörlesztések így a vártnál nagyobb terhet jelentettek).

A Transporta 2003-ban ennek ellenére tovább fejlődött. Az egyes üzletágak tevékenységét vizsgálva megállapítható, hogy az élelmiszerfuvarozás területén piaci részesedésük tovább emelkedett. A Plus Élelmiszerdiszkont Kft. részére több mint 400 ezer raklapot szállítottak ki az ország területén. A megbízó 2003 novemberében nyitotta meg a Jászberényi úton az új központi raktárát, ami azt jelenti, hogy a további fejlődés lehetősége is biztosított.

2004-ben megjelenik igényként a hűtött és mélyhűtött termékek kiszállítása is. Ebből következik, hogy már tavaly fel kellett készülniük e feladat végzésére. Beszereztek 8 új, pótos, osztott rakterű Scania/Schmitz gépjárművet, amelyekkel biztosított az egy raktéren belül a különféle hőmérsékletet igénylő áruk szállítása.

Az élelmiszerfuvarozás területén jelentős megbízó a SPAR Magyarország

Kft. is. Részére a budapesti üzlethálózat ellátását végzik. 2003. október elsején a SPAR Magyarország Kft. megvásárolta a Kaiser's üzletláncot, amely korábban a Plus Élelmiszerdiszkont Kft.-hez tartozott. Ez a változás a Transporta számára azt jelentette, hogy – mivel a SPAR a szolgáltatásukkal maximálisan elégedett volt – a Kaiser's további ellátását is a Transporta végzi. A SPAR Magyarország Kft. részére tavaly 100 ezer raklap feletti mennyiséget szállítottak ki.

A cég tevékenységénél figyelembe kell venni, hogy az élelmiszer szállítás területén egyre szigorodnak a törvényi szabályozások. Ezek az előírások a fuvarozóval szemben külön feladatokat határoznak meg a gépjárművekkel, felszerelésekkel és a feladatot ellátó személyzettel kapcsolatban (pl.: hűtési lánc, HACCP-rakománytársítás, illetve elkülönítés).

A speciális üzletágban – itt a MOL részére végzett tartályos gáz-szállításról beszélünk – 2003-ban 12 Mercedes tartálygépkocsival a 14 ezer tonna PB-gázt juttatott el a fozadóhelyekre a Transporta. E gázmennyiség részben energetikai célokat, részben ipari célokat szolgált, s részben autógáz volt. 2004-ben e területen is lehetőség van a volumen növelésére: 18-20 ezer tonna gáz elszállítási lehetősége látszik így az év elején.

Az elmúlt esztendőben a legdinamikusabb fejlődést a szárazáru üzletág (H-RAPID szolgáltatás) területén érte el a Transporta. A fejlődés nagyságrendje meghaladta a 40 százalékot! A naponta elszállított raklapmennyiség év végére meghaladta a 750-et. Ebben az üzletág-

ban több mint 70 ügyféllel tartják a napi kapcsolatot. Itt is nagyon fontos a pontos munkavégzés és az információk és a szállítólevelek mielőbbi visszajuttatása a megbízó részére.

2003-ban kidolgoztak egy saját fejlesztésű programot, s a megbízóikkal már on-line módon tartják a kapcsolatot, hogy az elvárásoknak eleget tudjanak tenni. A megrendeléseket megbízók elektronikus úton adják meg, s ezeket a Transporta 24 órán belül eljuttatja a címzetthez. Amikor a gépkocsi a kiindulási helyére visszaérkezik, a szállítólevelet azonnal szkennelik és a megbízók egy PIN-kód segítségével saját szállító-leveleiket a nap minden órájában megtekinthetik, kinyomtathatják, s ellenőrizhetik a végrehajtást (ez gyors, egyéni megoldás a program segítségével).

Ezen a területen az informatikának, a vonalkódos rendszernek, valamint a végponti azonosításnak nagyon jelentős szerepe van. Ezek jó működése a versenyben előnyt jelentenek.

A feladat végrehajtását segíti a 6 átrakó bázis Győrött, Zalaegerszegen, Pécsen, Miskolcon, Debrecenben és Szegeden, ahol a Transporta területtel, átrakó raktárakkal, járművekkel és anyagmozgató berendezésekkel rendelkezik. A cégnek 150 komplett szerelvénnyel és további 35 pótkocsija van. E szervezeti és infrastrukturális lehetőségek biztosítják, hogy május elseje után, már EU-tagként az AETR-el kapcsolatos előírásoknak (vezetési és pihenő idő, megszakítások) eleget tudjanak tenni.

A Transporta Kft. 2003. évi árbevétele 2,4 milliárd forint felett volt.

Külön fejezetet érdemelnek a Transporta felkészült munkatársai. 210 fő felett van létszámuk, s közülük szellemi területen 30, a karbantartó műhelyben 10 dolgozik, a gépkocsivezetők száma pedig 170. A dolgozók részére a meghirdetett bértételeken kívül jelentős a bérén kívüli juttatások rendszere is. A dolgozók részesülnek önkéntes nyugdíjpénztári tagságban, egészségpénztári tagságban, étkezési hozzájárulásban, közlekedési költségtérítésben, s természetesen munka- és védőeszköz-juttatásban is.

Bárány Tibor



FRIKUS – KECSKEMÉT Szállítási Kft.

## Közúti fuvarozás, nehezedő körülmények között

**Jövőre már tizenötödik születésnapját ünnepelheti a FRIKUS – KECSKEMÉT Szállítási Kft. Az 1990-ben, a grazi székhelyű osztrák FRIKUS (300 kamionjával az ausztriai élbolyba tartozó cég) közreműködésével a Kunság Volán nemzetközi fuvarozási részlegéből megalakított, fele részben magyar, fele részben osztrák tulajdonú kft. cégvezetője, Miskolci Lénárd a társaság tavalyi tevékenységét tekintette át.**

A 2003-as esztendőt a tisztán nemzetközi fuvarozást végző cégnek a tervek szerint sikerült teljesíteni: a tulajdonosok által elvárt nyereséget némileg túlteljesítették. A tavalyi munkát azonban sok bizonytalansági tényező nehezítette, ami néhány újabb ősz hajszalat varázsolt a cégvezető frizurájába. A forint-euró árfolyam nagymértékű ingadozása, a forint gyengülése komoly tényező, ugyanis a költségeknek csaknem fele, s a bevételek szinte száz százaléka euró alapú.

A FRIKUS – KECSKEMÉT Szállítási Kft. 26 nemzetközi fuvarozásra alkalmas tehergépjárművel (Steyrek, Merce-

desek, Ivecók) rendelkezik. A kamionok átlagos életkora 3-4 év körül mozog. Közülük 10-nek van Euro-3, 16-nak Euro-2 szabványnak megfelelő kibocsátású motorja. A viszonylag kedvező összetételű járműpark a piaci igények, a hatósági előírások, az emissziós normák- és egyéb műszaki előírások szigorításása miatt, kikényszerített erőltetett ütemű beruházásnak köszönhető. Korábban a modernizálást az engedélykontingensből való kedvezőbb részesedés, ezáltal a piacmaradás kényszere is motiválta, de ennek jelentősége EU-csatlakozásunkkal eltűnik. A nemzetközi fuvarozó

vállalkozások – így a FRIKUS-KECSKEMÉT is – finansziális teherbíróképességük határáig, sokszor még azon túl is beruházásra kényszerültek. Az ehhez igénybe vett külső forrás (elégendő saját tőkéjük nem lévén), lízing, hitel igen drága és elviszi a nyereség nagy részét. A tulajdonosok pedig nem kívánnak külső tőkeinjekcióval segíteni a társaságon...

Mindkét alapító tulajdonos több száz főt foglalkoztató nagy cég, magyar részről ráadásul állami tulajdonú is, ezért aztán a FRIKUS-KECSKEMÉT szerencsétlen módon szinte minden pályázati lehetőségtől elesett, melyek a kis- és középvállalkozásokat támogatták.

A 48 főt foglalkoztató kft. munkatársai között 34 gépkocsivezető, 8 szellemi dolgozó és 6 műszaki szakember van.

A társaság megbízói köre igen vegyes képet mutat: a forgalomban hazai és külföldi cégek egyaránt részesednek. Vanak közöttük nagy, világhálózattal bíró speditőr cégek (DHL, delacher...) és





hazai közvetlen termékkibocsátók, kereskedők. A Kft. 2003-ban 650 millió forintos árbevételt könyvelhetett el, de az üzemeltetési költségek és az amortizáció intenzív növekedése miatt a nyereség a jegyzett tőkéhez viszonyítva szerény.

A nehezítő körülmények az idei évre is áthúzódtak: a költségek folyamatos növekedése nem hagy alább. 2004. évet még az EU-tagságunkkal érkező bizonytalanságok is terhelik. Egész Európában tapasztalható egyfajta közútellenes hangulat, ami erősödik. Az osztrák útdadó továbbhárítását a megbízókkal a piaci túlkínálat miatt nehezen lehet elfogadtatni, s már itt lebeg a fejük felett a német autópálya díj pallosa is.

Sok termékkel előfordulhat, hogy annak eladása hiúsul meg, ezáltal az üzlet válik lehetetlenné a szállítási költség növekedés miatt.

A magyar autópálya-matrica áfa-tartalma nem igényelhető vissza 2004. január 01-től. Ez a fuvarozó vállalkozások számára elfogadhatatlan, logikátlan és megmagyarázhatatlan kormányzati intézkedés. A szakmai érdekképviseletek részéről (MKFE, Volán Egyesülés, NIT stb.) nagyon nagy és érthetetlen a csönd

ebben a témában. Hiszen a kamion termelési eszköz, a fuvarozás nem végső felhasználás, ezért az ÁFA-ja visszajár!

Ráadásul (információk szerint) az országunkon áthaladó külföldi, tranzitban közlekedő kamionok üzemeltetői visszakaphatják a magyar autópályadíj áfáját. Ez nem más, mint a nemzeti fuvarozók példátlan, negatív diszkriminációja! Remélhetően csak átmeneti állapotot jelent, hiszen ez az állami álláspont az EU-ban védhetetlen. Ugyanezek a dolgok vonatkoznak a parkolásra is. Jelenlét a parkolási díjak terhe, s ennek az áfája sem visszaigényelhető. Miskolci Lénárd szerint ez az intézkedés szöges ellentétben van az ÁFA törvény szellemével.

A sor azonban itt még nem ér véget: az innovációs adó is újabb sarc a cégeknek, csökkentve a saját fejlesztés lehetőségének kereteit.

Az AETR belföldi kiterjesztése, s ennek szigorú ellenőrzése a jelenlegi határhelyzet és belső vámhelyeken uralkodó állapotok megszűnése előtt, pedig egyenesen felfoghatatlan – fogalmaz képményen a cégvezető.

Az EU-félelmek nem csökkennek. Szakadék keletkezik a kapacitás és a pi-

aci igények között (a piac nem lesz nagyobb, de a versenytársak szaporodnak). A határ- és belső vámokon való várakozások megszűnése várhatóan önmagában egyötöddel növeli a kapacitást. Kérdés, hogy ezen időmegtakarítást képes-e a fuvarozó a hatékonyság növelésére fordítani, valamint a megbízói háttér adott-e ehhez a plusz kapacitáshoz? A külföldi versenytársak ugrásra készen állnak, ki tudja hányan jönnek majd. Ez is kapacitás-túltengést okoz, mert a hazánkban kibocsátott termék-mennyiség ennél kisebb mértékben növekszik. Ha nem is rohannak le bennünket, de összességében a következmények ma kiszámíthatatlanok.

A menekülés útja a fuvarozó cég számára egy „újabb láb növesztése” lehet. A FRIKUS-KECSKEMÉT a speciális járművek felé mozdult el. Már a harmadik, személykocsik szállítására alkalmas, emeletes trailer-t szerzik be, igazodva ezzel is az osztrák anyacég piaci lehetőségeihez (eddig csak ponyvás járművek voltak), ám önerőből áttérni, csak nagyon lassan kibontakozó folyamat.

Valamennyi szerelvényük képes továbbá veszélyes árúk szállítására is.

**B. T.**

Magyar Posta Rt.

## Zökkenők a budaörsi logisztikai központban

**Februárban még a próbaüzem folyt, de március elején már teljes erővel működött a Magyar Posta Rt. Budaörsön található új Országos Logisztikai Központja. Az átállás azonban nem sikerült zökkenőmentesen, hiszen levelek és csomagok százezreit kézbesítették késve azokban a napokban. Postai vezetők állították, hogy az új központ folyamatosan, legkésőbb júniusig áll át az üzemszerű, rendes működésre.**

A posta a legkorszerűbb berendezésekkel szerelte fel logisztikai bázisát, ahol szakértők szerint Európa legmodernebb levél- és csomagfeldolgozó eszközei találhatóak. A Magyar Posta Rt. összesen mintegy 14,5 milliárd forintot fordít logisztikai hálózatának bővítésére, működési színvonalának javítására, amelyből 9 milliárd jutott a budaörsi központ megépítésére.

A posta új Országos Logisztikai Központja rendkívül szép környezetben található, hiszen erdők, parkok veszik körbe. A zajos és túlszűfolt Belváros után csöndesebb vidék, tisztább le-

vegő fogadja a munkatársakat, illetve mindazokat, akik erre látogatnak. De nemcsak a központ környékén, hanem a csarnokokban is rend, tisztaság uralkodik. Európában páratlan, hogy a küldemények feldolgozása légkondicionált, páramentesített, huzatmentes helyiségekben történik, sőt, zajvédelemről is gondoskodtak. Ez már valóban a jövő munkahelye, ahol kellemes körülmények között, európai módon lehet dolgozni. Gondot legfeljebb az okozhat, hogy a postásoknak jó pár kilométert kell utazniuk a fővárosból új munkahelyükre.

*Solymosi Tamás* központvezető utalt rá: a Magyar Posta Rt. sok probléma után tavaly szánta el, hogy elindul egy új jövő irányába, amelynek részeként megkezdik a cég modernizációját. A posta csak megfelelő gazdasági és technológiai feltételek mellett tud versenyképes szolgáltatásokat nyújtani. A korszerűsítés egyik fontos állomása a logisztikai hálózat átszervezése, amelynek működése megfelel az európai normáknak. A változtatások érintik a levelek és csomagok válogatását végző úgynevezett feldolgozópontokat, mivel ezek száma a jelenlegi 54-ről 17-re csökken. A feldolgozópontokat az új Országos Logisztikai Központból látják majd el. A fejlesztéstől azt várják, hogy gyorsabb lesz a küldemények kézbesítése, a dolgozók nagyobb hatékonysággal végezhetik munkájukat.

Ehhez kapcsolódó változtatás, hogy a postai küldemények szállítását a vasútról teljes egészében áthelyezik a közútra. Az átállás folyamatos, s valószínű-



Kovács Kálmán, informatikai és hírközlési miniszter is megtekintette az új logisztikai központ próbaüzemét

núleg a nyár elején már csak közúton továbbítják a leveleket, csomagokat. A postavonatok kiváltása érdekében 60 darab 18 tonnás gépjárművet állítanak forgalomba, amelyek a központból szállítják a küldeményeket a vidéki pontokba. Lesz önálló napilapszállítás is. A posta vezetői szerint a cég saját, közúton lebonyolított szállításával kiküszöbölik a vasút rugalmatlanságát, hatékonyabban továbbíthatják a küldeményeket. Korábban a vasutasztrájkok is gondot okoztak, mivel a leállás miatt csak késve tudták kézbesíteni a küldeményeket. Ráadásul az európai tendencia is az, hogy a posták saját maguk oldják meg a küldemények szállítását, vagyis postavonatok helyett közúton viszik a megfelelő településekre a leveleket, csomagokat.

A modernizáció jegyében építették fel az Országos Logisztikai Központot, amely egy öthektáros területen fekszik. A kivitelezési munkálatokat a Strabag Rt. végezte, a levél- és csomagfeldolgozást végző berendezéseket a Siemens szállította. Hasonlóan korszerű gépek csak Bécsben vannak, tehát joggal állítható, hogy az új berendezések csúcscsínvonalat képviselnek. A Siemens referenciamunkának tekinti a modern eszközök beszerelését, hiszen bízik benne, hogy más postás vállalatok is rendelnek majd a gépekből. A logisztikai épület elkészítése 4,5 milliárd forintba került, a berendezések költsége pedig szintén 4,5 milliárd forintot tett ki. A beruházás teljes költségét a Magyar Posta Rt. állja. A cég emellett még mintegy 5,5 milliárd forintot költ a vidéki feldolgozóegységek felújítására, illetve a járműpark korszerűsítésére. Az előzetes számítások szerint a befektetés 13 év alatt térül meg. A posta jelenleg naponta átlagosan kétmillió levelet dolgoz fel, ami a budaörsi létesítmény megnyitásával hárommillióra nőhet. A levelek 80 százalékát ma még kézzel válogatják, de ez az arány 30 százalékra csökken hamarosan. A jövőben is manuálisan dolgozzák fel viszont az okiratokat, értékleveleket, érmeiket. A csomagok szortírozását a jövőben szintén döntően géppel végzik majd, ami óriási előrelépés, hiszen eddig kizárólag kézzel történt a válogatás. A budaörsi központ nyári teljes üzembe helyezésével már óránként 160 ezer levelet és hétezer csomagot, azaz a mostaniakhoz képest 30 százalékkal többet dolgoznak majd fel.

Az Országos Logisztikai Központ a ma már elavultnak számító Baross téri, Verseny utcai telephelyet, a Gyáli úti

Március első napjaiban küldemények százezreit továbbította késve a Magyar Posta Rt., mivel az új budaörsi logisztikai központ működése gyakorlatilag megbénult. A központ munkáját az bénította meg, hogy 300 dolgozó az utolsó pillanatban bejelentette, hogy nem vállalják a munkát a budaörsi központban. A hivatalosan valójában még fel sem avatott központban napokig hegyekben álltak a levelek és csomagok, mert nem volt elég munkás, amely a küldeményeket a futószalagra pakolja. Ráadásul a várt napi mintegy 800 ezer küldemény helyett a karácsonyhoz hasonló levél- és csomagforgalom zúdult az új logisztikai központra.

Szivi László, a Magyar Posta Rt. vezérigazgató-helyettese elmondta, hogy naponta átlagosan 500-800 ezer különféle küldemény torlódott fel a budaörsi létesítményben. A probléma megoldása érdekében gyors beavatkozásra volt szükség. Első lépésben megoldást kellett találni a 300 dolgozó pótlására, akik nem vállalták a korábbi munkahelyüktől jóval messzebb található központban a munkát. Átmenetileg diákokat alkalmaztak a többségében anyagmozgatási feladatokra, de a környékbeli településeken is megkezdtek a munkaerő-toborzást. A kézbesítés idejének csökkentése végett több mint száz településen a hétvégeken is továbbították a küldeményeket, s végül csaknem egy hét után helyre állt a rend. A posta bejelentette, hogy várhatóan megválnak azoktól a dolgozóktól, akik nem vállalták a munkát a cég új budaörsi központjában. Az érintettek azonban jogtalanak tartják a döntést, mert a kaoszt nem ők, hanem – véleményük szerint a postai vezetők hibás előkészítő munkája idézte elő.

tömeges felvételi és feldolgozóosztályt, valamint a Gubacsi úti kereskedelmicsomag-raktárat váltja ki. A költözködés forgatókönyve már elkészült. Az előkészítésnél meghatározták az új technológia bevezetéséhez szükséges erőforrásokat, munkaköröket és létszámot. Az átállás folyamatosan tart, jelenleg mintegy százhuszan látják el a próbauzemeléssel járó feladatokat a budaörsi központban. Végül összesen mintegy 1200 ember dolgozik majd itt, ami azt is jelenti, hogy a jelenleg ezen a területen tevékenykedő mintegy 1600 munkatársból a vállalat elsősorban a szakképzett, a társaság iránt elkötelezett kollégák munkájára tart igényt. A munkatársak nemcsak jobb munkakörülmények között dolgozhatnak majd, hanem továbbképzési lehetőségeket is biztosítanak számukra.

Solymosi Tamás elmondta, hogy a logisztikai központ három részből áll: a portából, a szociális helyiségeket is magukba foglaló irodákból, valamint a 19 ezer négyzetméteres csarnokból. Minden rész könnyen megközelíthető, a munkafolyamatok jól áttekinthetők. A csarnokban lévő háromezer négyzetméteres raktárban különféle érték-növelt szolgáltatást is el tudnak látni, így például a címkézést. Minden ügyfélhez igyekeznek rugalmasan alkal-

mazkodni, tehát mód nyílik például a nyomkövetés szolgáltatás bevezetésére is. Ha az úgynevezett nagyügyfelek – egyebek között a telefontársaságok, bankok, áruházláncok, amelyek egyenként naponta akár 10-15 ezer küldeményt is feladnak – igénylik, a hétvégi küldemények továbbítását is biztosítják. Mindez új vállalati kultúra alkalmazását, a versenyképesség növelését jelenti. Az biztos, hogy a bázis üzembe helyezésével gyorsabban és biztonságosabban jutnak el a küldemények a címzetthez, s minimálisra csökkenhetnek a csomagok sérülései is. Ez utóbbit a megnövekedett gépi feldolgozás teszi lehetővé. A levelek továbbítása is felgyorsul, hiszen a lehető legrészletesebben válogatják szét a leveleket. A Budaörsről a nagyobb hivatalokba, feldolgozópontokba szállított küldeményeket már nem kell az ottani postásoknak saját körzeteik alapján újra szétválogatniuk, mivel már eleve körzetekre bontva kapják meg őket. Az Európa Unió elvárásainak megfelelően a levelek és csomagok 80 százalékát már másnap kézbesítik, miközben ez az arány most 50-60 százalék körül mozog. Újdonság lesz, hogy – a jelenlegi, értesítő-küldős gyakorlattal ellentétben – a jövőben a 10 kilogramm alatti csomagokat is házhoz szállítják.

**Csarnai Attila**

Kombi-Air: felfelé ívelő pályán, állandó mozgásban

## Gyűjtőforgalom furgonokkal

**A piacgazdaság haladó szemlélete, a vevőközpontúság nemcsak a megbízói igények maradéktalan teljesítését jelenti, az egyedi (rugalmas) és minőségi kiszolgálás mindenekelőtt a költségmegtakarítással teljes. Az éles árverseny miatt ma már egyre kevesebb cég engedheti meg magának, hogy komplett autót rendeljen akár csak néhány palettányi fuvarfeladathoz, helyette ésszerűbb részrakományok összeállításával dolgozni. A gyűjtőszállítás térhódítása érvényes a cargo iparág kamionos előfutására is, ami egy 25 éves vállalkozó alig egyéves szállítványozó vállalkozása, a Kombi-Air Kft. működésével hazánkban is elérhető és megfizethető szolgáltatás.**

– Nem kis feladat volt, de szívós munkával sikerült a járatok napi menetrendjéhez igazodva, megbízható alvállalkozókkal felépíteni azt a rendszert, amely jellemzően kis (1, 10, 100 kilogrammos) tételek repterekre irányuló közúti gyűjtőforgalmát bonyolítja kedvező áron, de akár 24 tonnáig, illetve többszörös mennyiségig képes kiszolgálni ügyfeleit – fejt ki *Berecz Imre* ügyvezető igazgató.

A siker hátterét rugalmas szemlélet biztosítja: egyfelől a felismerés által, hogy több kisebb (1,5 tonna teherbírású) furgonnal gazdaságosabban lehet kihasználni a meglévő szabad szállítási

kapacitásokat, másrészt az időtényező fontosságát illetően, hogy semmilyen külső részfolyamat ne akadályoztassa a munka gördülékeny menetét. A főként nyugat-európai (bécsi, linzi, müncheni, frankfurti, amszterdami, párizsi) viszonylatokban tevékenykedő cég 210 millió forintos vámteherig érvényes vámgaranciával, 400, illetve 500 ezer euró áruértékig terjedő szállítványozási, illetve raktári biztosítással, továbbá saját elektronikus vámeléállítással és érkeztetéssel dolgozik (egy korábbi partnerkapcsolaton keresztül megszerzett engedély nemzetközi egyezmény szerinti feladó és címzett státusz jog-

körével), a reptéri vámhivatallal optikai összeköttetésben, 0-24 órai kiszolgálás lehetőségével.

A megbízók a délelőtti órákban adják le a foglalásokat (árumennyiség, szállításiidőtartam-igény, áruérték). A munka nehézsége (és szépsége), hogy délután kettőig folyamatosan bővíülhet a kör, és törölhetnek is tételeket, a spedítőrök akkor kezdik a raktárba hordani a küldeményeket, így viszonylag későn, négy-öt óra magasságában készül el az adott desztinációra összeállított aznapi fuvarterv (kamiononkénti rakodási sorrend), a megfelelő papírokkal (vámokmányok, rakományjegyzék). Az elvileg 8-18 óráig – de rendszerint az éjszaka egy részében is – nyitva tartó átmeneti megőrzésű raktárba a saját vámeléállítási óta adott időpontra hívhatók az autók, így elkerülhető a felesleges várakozás.

Hatékonyak bizonyul az a szervezési megoldás is, hogy a saját fuvarozó cégen, a Kombi-Expressz Kft.-n keresztül működő – egyébként nem túl nagy – gépjárműpark megosztva üzemel: belföldön a raktár és a reptér között, illetve a belföldi terítésben egy 1,5 tonna és egy 6 tonna össztömegű teherautó fut; Európát viszont másik négy, egyenként másfél tonnás furgon és egy 7,5 tonna teherbírású dobozos tehergépkocsi járja a raktár és a célállomások között. Általában 5-10 autóból gazdálkodnak (igény szerint alvállalkozókkal bővítve a saját kört), az áruféleségtől függően ponyvás és hűtős kocsikat biztosítva. – Jelenleg kevésbé mozog áru a légi szállításban, mint év végén, amikor naponta öt kamiont is indítottunk, de reméljük, hogy az év során élénkül a piac – bizakodik *Berecz Imre*.

Két vállalkozás mostanra érett meg teljes körű szolgáltatást nyújtani: vám- és raktárlehetőség egészíti ki a belföldi kiszállítást és a nemzetközi áru fuvarozást. Ez jó alapot ad üzleti kapcsolatot kialakítani a meglévő négy légitársasági állandó megbízás mellett a reptéren tevékenykedő két másikkal is. Az ügyvezető valamennyi desztinációban az állandó kamionforgalom jobb kihasználását célozza, és azok külföldi partnereinek is szállítani szándékozik; a kelet-európai terítés megszerzése im-





## Dinamikus fejlődés lépésről lépésre

2001-ben egy szemfüles, talpraesett, 22 éves szállítmányozó technikus fiatalember saját lakásán létrehozta a belföldi és nemzetközi közúti teherszállítással foglalkozó Kombi-Expressz Kft-t. A korábban több helyen fuvarszervezési gyakorlatot szerző Berecz Imre egy alkalommal sofőrként ugrik be egy reptéri fuvarra, és észreveszi a rést, hogy a kapacitásokat jobban ki lehetne használni több kisebb autóval, ésszerű tervezéssel. Furgonjára előbb belföldi áru fuvarozási engedélyt szerez, jó időben jó helyen jó kapcsolatok kialakításával folyamatosan megbízásokat teljesít, erősödik.

2002 végén nagyobb autót vásárol, és megkapja a nemzetközi engedélyt. Mivel a reptéri légitársaságok semlegességet követelnek partnereiktől, egy újabb cég születik, a Kombi-Air Kft., amely tisztán a légi szállítmányozásban tevékenykedik: off-line képviselőknek valósítja meg a kamionos előfutást. Az egyszemélyes vállalkozás a „nincs lehetetlen, csak tehetetlen” jegyében töretlenül fejlődik; a cégvezető délelőtt még a foglalásokat fogadja, délután busszal, vonattal kijár a reptérre felügyelni a rakodást, indítani a kocsikat, és többlétszolgáltatásként digitális fényképezőgéppel rögzíteni a startállapotot. Mindenre, mi ott hátráltatja a folyamatot, egyenként tesz ellenlépéseket: megoldja a vámgarancia, az elektronikus vámkezelés, a raktározhatóság kérdését.

2003 januárjában a lakásirodából – bekapcsolódásképp a vérkeringésbe – előkelő, központi helyre, a vecsési Airport Business Parkba költöznek, tavasztól pedig újabb és újabb autókkal, illetve munkatársakkal bővülnek a kft.-k. A fiatal főnök fiatal csapatot épít maga köré: a feszített tempó nagy teherbírást követel. Az év októberétől 612 m<sup>2</sup> átmeneti megőrzésű raktárat üzemeltet a Park területén. A Kombi-Air első teljes évi (tavalyi) árbevétele rögtön eléri a 100 millió forintot.

port forgalmat generálna Budapestre, ezáltal exportlehetőség nyílna Ázsia és Amerika felé is.

Az ideai tervek között szerepel még a szabad raktárkapacitás bérbeadása az Airport Business Parkon belül, valamint a vámkezelés továbbfejlesztése. Az uniós csatlakozás ugyan egyszerűsíti az okmányolást a magyar előállítási áruk kivitelében, de a vámszabadtérről érkező, illetve tranzitáruk esetében további vámgaranciák biztosítását kell megoldani.

Várakozásaik szerint a szűk, de állandó vevőkör megtartása nem okoz majd többletterhet, sőt a fuvarfeladatok lebonyolítását – még hatékonyabb kapacitás-kihasználással – mintegy húsz százalékkal kívánják gyorsítani. Az egyedüli kritikus pont az árkérdés: nem lehet tudni, hogy a német és osztrák autópályadíjak bevezetése miként növeli majd a költségeket.

Lehetőségek és szándék adott a bővülésre, akár reptéri részfolyamatok – beruházást igénylő – átvételével is. Távlati cél annyi autóval rendelkezni, hogy ne kelljen külső fuvarozóknak kiszervezni a munkát. – Az eddigi teljesítményünk láttán meg lehetek elégedve, és jogosan remélhetem a további növekedést – ha egy kicsit lassabb ütemben is... – teszi hozzá az igyekvő cégvezető.

**Varga Violetta**



## Szállítmányozási Kézikönyv 2004–2005

– megújulva ismét  
megjelenik

Információ:

F. Takács István  
303-93-91

Rekorderedmény Rotterdamban

## Egy év alatt 7 millió TEU konténer-forgalom

„A Rotterdami Kikötő 2003-ban csúcstot döntött, mivel 328 millió tonna árut kezelt – vagyis 2%-kal többet, mint 2002-ben. Az összesített forgalom 6 millió tonnával meghaladta a 2000. évi rekordot. A folyékony-ömlesztett, a Ro-Ro és a konténerforgalomban is rekordot javítottunk, sőt: a konténerek vonatkozásában mi vagyunk az első nem-ázsiai kikötő, amely meghaladta a 7 millió TEU forgalmat. Jelenleg komoly beruházások folynak az összes kikötői szektorban - a második Maasvlakte befejezéséhez például egyre közelebb kerülünk. A Városi Kikötői Igazgatóság (RMPM) január 1-jétől gazdasági társaságként (részvénytársaság) működik, és ennek eredményeképp nagyobb kereskedelmi befolyással fog rendelkezni. Mindent egybevetve ez egy jó év, amely megalapozza a jövőbeni továbbfejlődést.” – jelentette be Willem Scholten, a Kikötői Igazgatóság (RMPM) elnöke. A növekedés betudható a mezőgazdasági ömlesztett áru (+10,7%), a szén (+2,1%), az egyéb száraz ömlesztett áru (+8,4%), a nyersolaj (+4,6%), az egyéb folyékony ömlesztett áru (+4,4%), a Ro-Ro (+10,8%), az egyéb általános rakomány (+12,6%) és a konténerek (+7,4%) teljesítményének. A konténer-forgalom 8%-kal, 6,5 millió TEU-ról 7 millió TEU-ra nőtt. Csökkent viszont az érc és az ócskavas (-3,7%) valamint a kőolaj termékek és a petrolkokas (-21,5%) kezelése. Az összes import 6 millió tonnával – mintegy 2,4%-kal – 255 millió tonnára növekedett. A 73 millió tonnás export viszont gyakorlatilag változatlan maradt (-0,5%).

„A 2%-os növekedés megfelel a legnagyobb hosszú távú növekedési modellnek. Jelenleg összhangban vagyunk a globális növekedéssel és számos európai országban tapasztalható növekedéssel. Nagyobb, mint Hollandia és Németország gazdasági fejlődése. Ezek maradnak a legfontosabb piacaink, habár emiatt számaink alacsonyok más kikötőkkel összehasonlítva. Inkább strukturális fontosságú az a tény, hogy a világ műhelye (workshop) Ázsia felé tolódik el. Növekednek az áruáramlások, ezek néha különböző irányt vesznek, ami azt jelenti, hogy szállítás és a disztribúció fontosabbá válik. Hollandia ebben jó, és tartania tartani kell az előnyét. Hollandia, a Disztribúciós Ország – ez egy kitűnő koncepció,



melyet más országok irigyelnek. Ehhez mindig ragaszkodnunk kell, például az infrastruktúrába történő beruházással. Tudomásom van arról, hogy a jelenlegi holland kabinet nyitott ebben a tekintetben, és hajlandó arra, hogy Rotterdam pozícióját más módokon is erősítse” - mondta a rotterdami Városi Kikötői Igazgatóság (RMPM) elnöke, Willem Scholten.

A szén-szektorban az első hat hónap csökkenése (-3%) az év folyamán összességében növekedéssé alakult át (+2%). A éves 24,3 millió tonna eredmény a valaha elért második legjobb teljesítmény. Eredetileg az importőrök kívártak a magas szénárak és a fuvarköltségek miatt, ám később - annak ellenére, hogy ezek továbbra is magasak maradtak - az import mégis nőtt. Az alacsony vízállás miatt a tervezettnél több - 1,9 millió tonna - szenet szállítottak Németországba vasúton. A kereslet meghaladta a kapacitást, ezért a rakományt Antwerpenbe terelték el, amelynek még volt rendelkezésre álló vasúti kapacitása.

Az érc és az ócskavas kezelése meglehetősen rohamosan csökkent júliustól kezdődően - a „végeredmény” 39 millió tonna (azaz -3,7%). A nyersacél gyártása Németországban - amely a legfontosabb úti cél Rotterdam számára - kissé meredekebben csökkent, mint az EU egészében. Az ércnek a Dillinger Kohóművekbe (Németország) történő exportjánál is inkább a vasutat vették igénybe - mégpedig kétszer nagyobb mértékben (40 vonat hetente). A magas fuvar-tarifák arra késztették Arcelort, hogy a Sidmar ágazatnak Rotterdamban keresztül szállítson. Gentbe az érc toló-uszályon érkezett. Az ócskavas export - 2002-höz hasonlóan - 17%-kal, 2,7 millió tonnára csökkent.

A mezőgazdasági ömlesztett áru (gabona, magvak, állati takarmány) importja és exportja 10,7%-kal, 10,5 millió tonnára nőtt. Az egyéb száraz áru kategóriában a forgalom 0,8 millió tonnával 10,5 millió tonnára nőtt (+8,4%).

A fontos ásvány-feldolgozó szektorok - mint az építkezés, a papíripar, a fémipar és a vegyipar (festék, gumi, műanyag) - a megelőző évhez képest több nyersanyagot használtak. Az ásványok szállításában az IVS, a MACS (Dél-Afrika) és a Hinrichs (Kína) csomagküldő szolgálatai továbbra is fontos szerepet játszanak.

A nyersolaj bejövő kereskedelmének számai (+4,6%, +4,5 millió tonna, összesen 100,5 millió tonna) a legmagasabbak közé emelkedtek 1973 óta. Az iraki háború fenyegetése, a nigériai nyugtalanság, a venezuelai sztrájkok és az OPEC által bevezetett termelési korlátozások miatt az olajárak magasak voltak 2002-ben, s ez mérsékelt keresletet eredményezett. Ám 2003 első felében megszűnt a bizonytalanság, az olajár visszatért a normál szintre, és a készleteket újból kiegészítették.

Az olajszektor teljesítménye 2002-ben rendkívül magas volt. A két rotterdami finomító nagyjavítása a vártnál hosszabb időt vett igénybe, emiatt még több terméket kellett behozni máshonnan. Ráadásul az ázsiai magas gázolajár e termékből nagy mennyiséget vonzott Oroszországból Rotterdamban keresztül.

A karbantartási munkák 2003-ban menetrend szerint haladtak, s mivel az ázsiai gázolaj ára csökkent, a termelésben

21,5%-os csökkenés következett be (27,5 millió tonna). Ez azonban még összhangban van az ebben a században kialakult magas szinttel.

Az egyéb folyékony ömlesztett áru (vegyianyagok és olajak és zsírok) tekintetében a trend növekedett az 1980-as évek elejétől, olyannyira, hogy 1999-től kezdődően kiugró évekről beszélhetünk. Az elmúlt esztendő - 25,7 millió tonna (+4,4%) rekordszámmal - megkoronázta ezt a sorozatot. Az export enyhén csökkent (-0,5%), ám az import jelentősen nőtt (+7%). Itt nemcsak a magas euró játszott szerepet, hanem a pálmaolaj növekvő importja is. A pálmaolaj kiváltja - a Kelet-Európában favorizált - repceből készült olajat, melyet inkább biodízelben dolgoznak fel.

A konténer rakomány kezelése 66 millió tonnáról 71 millió tonnára emelkedett. A növekedés főleg a bejövő kereskedelemben tapasztalható (12%, szemben a 3% kimenővel) és ez nagyobb volt az első hat hónapban, mint a másodikban. TEU-ban (20 lábas egységben) kifejezve 500,000 TEU (+8%) volt a növekedés, s a végeredmény: 7 millió TEU! Rotterdam az első nem-ázsiai kikötő, amely elérte, átlépte ezt a határt!

Először történt meg az is, hogy Rotterdam és egy ország (nevezetesen Anglia) között egy év során egymillió TEU kelt útra. További, rohamosan növekvő országok és régiók: Írország (be/ki), Közép- és Dél-Amerika (be) és Ázsia. A konténerforgalom Ázsiával nagyjából 20%-kal, Kínával 30%-kal emelkedik - a Kínából bejövő 40%-kal! Növekszik a „feeder” kapcsolatok száma és gyakorisága - főleg Angliával és a Baltikummal. Ennek folytatását célul tűztük ki 2004-ben. A Ro-Ro forgalom évek óta nő, de éppen a 10 millió tonnás vonal alatt maradt néhány évig. Tavaly ez - a 10,8%-os, azaz 650,000 tonnás növekedés következtében - megváltozott. A változás betudható a DFDS Tor Line-nak - amely folyamato-



san képes nőni a Maasvlakte-i új terminálon - és a Seawheel által működtetett új járatnak Anglia (Humberside) felé.

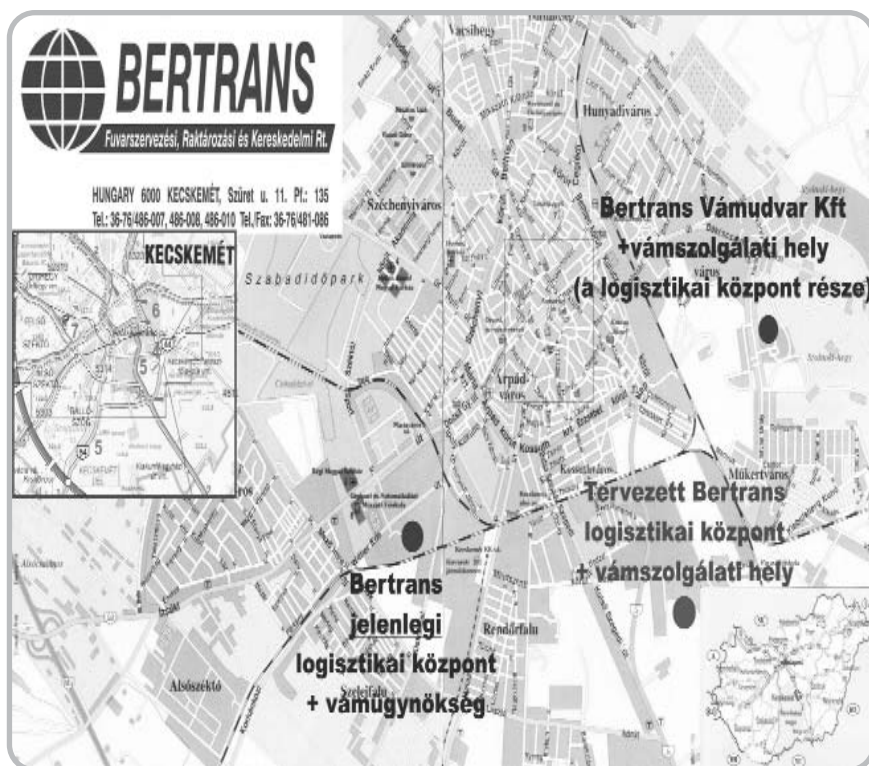
A Rotterdami Kikötő egyéb általános rakomány tekintetében a korábbi gyenge eredmények után 12,6%-os növekedést ért el - ez abszolút számban 8,2 millió tonna. A növekmény elsődlegesen az exportnak tudható be (+23%, import +7,7%). Legjelentősebb növekedés a LASH hajókon szállított árukánál (vas, acél, papír), a bejövő gyümölcskereskedelemben (+100,000 tonna) és az „erdei termékeké” (+50,000 tonna) következett be. A fémek (nem-vastartalmú) tekintetében csökkent az eredmény. A következő évben az egyéb általános rakomány kezelése (neo bulk) fellendülést kap az új Gevelco termináltól, egy nagy papír-szerződéstől a DFDS Tor Line számára, és a Spanyolországból bejövő gyümölcskereskedelemtől.



Folyamatos szolgáltatás

## A Bertrans építi a kecskeméti logisztikai központot

Ma az országban mindenki a küszöbön álló uniós csatlakozásról beszél, terveket sző, elképzeléseket vázol, próbál jövőképet festeni – egyszóval készül az ismeretlenre.

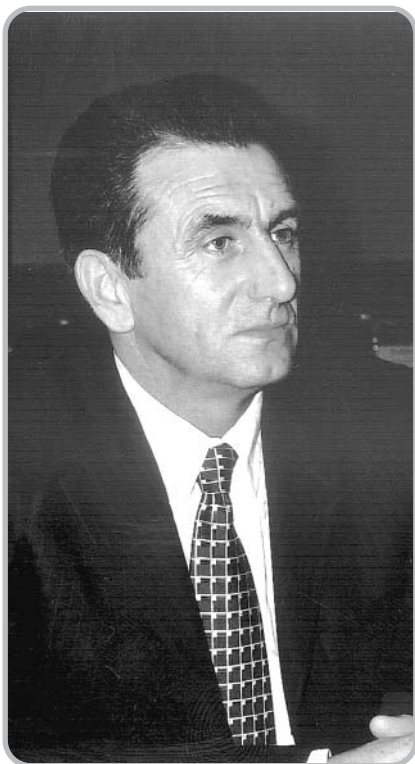


A Bertrans Csoport – melyet a Bertrans Fuvarszervezési, Raktározási és Kereskedelmi Rt., valamint a Bertrans Vámudvar Kft. alkot – biztos anyagi, technikai és nem utolsósorban magasan kvalifikált személyi háttérrel rendelkezve egészséges optimizmussal tekint a jövőbe. Logisztikai szolgáltatásait már eddig is számos – országosan is a legjelentősebbek között jegyzett – gazdálkodó vette-veszi igénybe. A teljesség igénye nélkül említhető a partnerek közül az Olympos-Top Kft., a Dunapack Rt., a KÉSZ Kft., az Autoflex-Knott Kft., Európa legnagyobb szárazállateledelgyártója, a Masterfoods Hungary Kft., illetőleg a jelenleg még vám szabad területként működő Knorr-Bremse Kft. és Thomas & Betts Kft.

A Bertrans 1990-től foglalkozik szállítmányozással, széles alvállalkozói körre és kapcsolatrendszerre építve. Az egy évben megmozgatott áru mennyiség több százezer tonnát tesz ki. A belföldi szállítások gyakorlatilag az egész országot lefedik, Kecskemét kedvező földrajzi fekvése miatt órákon belül bárhová eljut az áru. Nemzetközi szállítmányozásban lényegében teljes Európát lefedi a cég, ehhez nem csak a szükséges – főként alvállalkozói – járműparkkal, hanem magas szinten kvalifikált angol, német, olasz, francia nyelvtudással rendelkező munkatársakkal is rendelkezik.

A csoport teljes körű és komplex szolgáltatást képes nyújtani, hiszen telephelyein ipari létesítmények bérbe adását, fuvarszervezést-szállítmányozást, raktározást, disztribúciós tevékenységet, termelőüzemek just in time alapanyag- és alkatrészellátását, mindezekhez tartozó általános és speciális vámcsomópontot vállal és teljesít.

A bevezetőben említett uniós csatlakozás közelsége, valamint a csoport rövid és hosszú távú stratégiai elképzelései „provokálták” az elmúlt év végén meghozott nagyhorderejű döntést: logisztikai szolgáltatóközpont létrehozására alkalmas terület megvásárlása a Kecskeméti Ipari Park területén. A raktárkapacitás bővítése mellett szólt az a tény is, miszerint a jelenlegi, közel 20 ezer m<sup>2</sup> kevésnek bizonyult, már a mai ügyféli igényeket sem képes teljes egészében kielégíteni.



A tervezett logisztikai központ fekvése ideális, fő közlekedési útvonalak metszéspontjában helyezkedik el, kialakítása – az elkészült tervek tanúsága szerint – a 21. század elvárásainak mindenben meg fog felelni. Az építkezés néhány héten belül elkezdődhet, átadására várhatóan ez év szeptemberében fog sor kerülni. A tervek szerint az új logisztikai komplexum 1000 m<sup>2</sup> alapterületű – a legkényesebb igényeket is kielégítő – irodai egységet, 5000 m<sup>2</sup>-es magaskraktárt – mely közel 10 000 raklap tárolását teszi lehetővé –, valamint több mint félszáz kamion egyidejű parkolását teszi lehetővé. Természetesen további bővítést is lehetővé tesz a megvásárolt terület, így a csoport az Ipari Park fejlesztésének üteméhez, újabb betelepülők minden igényt kielégítő logisztikai kiszolgálásához kész és képes igazodni.

A logisztikai szolgáltatóbázis kialakítása nem új keletű gondolat – mondja Rózsa Pál cégtulajdonos –, megvalósításának elkezdését nagyban segítette az a hatósági szándék, mely a kijelölt országos logisztikai szolgáltatóközpontok mellett elismerte az ügynevezett logisztikai decentrumok létrehozásának szükségességét. A közlekedési szaktárca által elfogadott koncepcióban az országos logisztikai szolgáltatóközpontok törzshálózati rendszerének részét képező regionális logisztikai központoknak fontos koordi-

náló szerepet kell betöltenie az intermodális szállítási rendszerben. Ezeknek a törzshálózati központoknak kell képezniük az intermodális szállítási rendszer területi fő bázisait, de a hatékony működéshez nélkülözhetetlenek a kiemelkedően nagy áruforgalmú településeken megvalósuló decentrumi logisztikai központok. Mivel e kritériumoknak teljes egészében megfelel Kecskemét, a Bertrans Csoport belevágott a logisztikai decentrum létrehozásába.

Az új feladatokhoz szervezeti változásokat is kellett és kell végrehajtani, ennek a szisztematikus építkezésnek egyik első markáns lépése a vámigazgatói státusz betöltése. A Bertrans Csoport szerteágazó vámszakmai tevékenységét *Cartwright Éva* fogja össze 2004. március 1-jétől.

A vámigazgató szerint az új logisztikai bázis elkészültéig még rengeteg teendő akad napjainkban, tehát az uniót megelőző időszakban is. A logisztikai tevékenység nem csupán az áruk fizikai mozgását, hanem a kapcsolódó problémák gyors és szakszerű kezelését is jelenti. Aki komplex szolgáltatást kíván nyújtani e speciális területen, az tevékenységével a logisztika minden szegmensét le kell hogy fedje. A Bertrans Csoport természetesen erre törekszik, így a nemzetközi árumozgást figyelembe véve vámügynöki szolgáltatását is teljeskörűen partnerei szolgálatába állítja.

Teszi ezt ma már két helyszínen, egyrészt a Wéber Ede úton lévő, iparvágánnyal, közvámraktárral rendelkező, ipari parkként is funkcionáló központi telephelyen, illetőleg Szent István király körüti vámszolgálati helyen.

A több helyszínen folyó logisztikai és vámtevékenység állandó növekedése, a partneri igények, valamint a vámhatóság együttműködési készsége tette



lehetővé, hogy a Kecskemét István király körút 19. szám alatt üzemelő vámudvar/vámszolgálati hely 2004 március 1. napjától nyújtott nyitva tartással: hétköznapokon 6.00–22.00 óra között, hétvégeken 8.00–12.00 óráig üzemeljen. Konkrét elképzelés, hogy a csatlakozást követően folyamatos, azaz éjjelnappali szolgáltatást vehessenek igénybe az ügyfelek.

A változtatás több célt is szolgál. Nem csupán azt teszi lehetővé, hogy a szállítmányok ezentúl kiszámíthatóbban érkezessenek-indulhassanak, hanem az érintett cégek zökkenőmentes, valóban teljes körű szolgáltatást kapjanak Kecskeméten. Vigyék Kecskemét város jó hírét távolabbi helyekre is, ezzel ösztönözve újabb befektetőket a letelepedésre.

### ***Bertrans Rt.***

6000 Kecskemét, Wéber Ede utca 10/A

Telefon: (76) 486-007/008 • Fax: (76) 481-086

e-mail: [bertrans@bertrans.hu](mailto:bertrans@bertrans.hu) • Web: [www.bertrans.hu](http://www.bertrans.hu)

### ***Bertrans Vámudvar Kft.***

6000 Kecskemét, Szent István körút 19.

Telefon: (76) 414-100 • Fax: (76) 504-877

e-mail: [vamudvar@bertrans.hu](mailto:vamudvar@bertrans.hu)

Intrastat – május elsejétől

## Új, uniós áruforgalmi statisztika

**Az Európai Unió egységes belső piaca létrejöttével megszűnt a lehetősége annak, hogy az egyes tagállamok közötti kereskedelem alakulását (külkereskedelmi statisztikát) a vámstatisztikák alapján kövessék. A megoldást az Intrastat – az EU belső piacán megvalósuló áruforgalom regisztrálását célzó statisztikai megfigyelési rendszer – bevezetése jelentette (3330/1991/EGK tanácsi rendelet és annak végrehajtása, az 1901/2000/EK bizottsági rendelet), mely statisztikai bejelentési kötelezettséget ír elő a részt vevő vállalatoknak.**

Az Európai Unió tagállamaival lebonyolított áruforgalom regisztrálására 2004. május elsejétől a vámnyilvántartás helyett egy vállalati adatgyűjtésen alapuló új rendszert, az Intrastatot vezet be a Központi Statisztikai Hivatal (KSH), az Országos Statisztikai Adatgyűjtési Program (OSAP) részeként, miközben a vámhatóság továbbra is regisztrálja a harmadik országokkal lebonyolított forgalmat az Extrastat rendszer keretében. Az Intrastat és az Extrastat együtt alkotja majd az egységes magyar külkereskedelmi statisztikát.

A KSH már évek óta készül az Intrastat rendszer bevezetésére: az utóbbi három-négy évben ennek érdekében évente átlagosan 100 millió forintot fordítottak informatikai fejlesztésre. Az elkészült rendszer próbaüzeme már folyik. Az adatok kezelését,

feldolgozását (közbeszerzési eljárás eredményeképpen) a Kopint-Datorg nyerte el, amely az utóbbi évtizedben a vámstatisztikát végezte. A KSH a tőle kapott statisztikai adatokat elemzi, s ezek alapján készíti jelentéseit.

A statisztikai megfigyelési rendszer az Európai Unió vámhatárain belül mozgó árukra, termékekre (szolgáltatásokra nem), illetve azon harmadik országbeli árukra terjed ki, amelyek aktív bér munka tárgyai és azokra, amelyeket az egyik tagországból egy másik tagországba egy harmadik országon keresztül fuvaroznak. Adatszolgáltatásra az áfabevalló, Európai Unióban forgalmazó vállalatok kötelezettek (hazánkban mintegy 13 ezer ilyen vállalkozás van). Nem terjed ki az adatszolgáltatási kötelezettség a közösségi vámszabaderületen lévő vagy ott feldolgozott termékekre, s az olyan közösségi területen

mozgó árukra, amelyekre a 6. áfa-irányelv nem vonatkozik.

Mentesség vonatkozik azon cégekre is, melyek éves forgalma nem ér el egy előre meghatározott értékhatárt (küszöbérték). A küszöbérték túllépése esetén a jelentési kötelezettség fennáll, a túllépés hónapjától. Az értékhatárokat a tagországok maguk határozzák meg.

Az Intrastat mindenekelőtt a vállalatok számára jelent új feladatot, hiszen ezen túl saját nyilvántartásaikból kell – havonta! – kigyűjteniük az unión belüli forgalmi adataikat.

A magyar külkereskedelemre vonatkozó adatok a legfontosabb makrogazdasági információk közé tartoznak, s hónapról hónapra konjunktúra-jelzőszámot jelentenek: alapvetően meghatározók a külkereskedelem alakulása, az egyensúly, a növekedés szempontjából. A termékszintű külkereskedelmi forgalomra vonatkozó adatkört a vállalkozói szféra sem nélkülözheti.

Az Intrastat a vállalatokra plusz adatközlést ró – ám az unióban az Intrastat több mint tízéves története azt jelzi, hogy a cégek vállalják ezt, mert olyan információkat kapnak vissza ebből a statisztikából, amelyekre nélkülözhetetlenül szükségük van piackutatási tevékenységükben, stratégiájuk meghatározásában.

## *Legyen lapunk állandó olvasója!*

**Telefon: 303-93-57**

**Slezák Gabriella**

170 millió eurós program

## Ausztria: több árut a Dunára!

Ausztria környezetbarát szállítási alternatívaként a vízi utat akarja kiépíteni. „Több áru a közútról és a vasútról a Dunára” hangzik a bécsi kormányzat mottója, mely január elején mutatta be a Duna keleti, Bécestől a szlovák határig terjedő szakaszának kiépítési tervét. Erre a célra 170 millió eurót terveznek elkülöníteni. Elsődleges szempont, hogy olyan mértékben szabályozzák a Dunát, ami messzemenően biztosítja a teherhajózás számára a nagyobb járműmerülést, illetve merülési mélységet. A Duna kiépítésével hosszú távon több árunak kell jelentkeznie a vízen, és a Dunát mint vízi utat erősebben kell integrálni a logisztikai koncepciókba. A Duna szabályozása nemcsak a belvízi hajózást szolgálja, hanem azzal egyidejűleg ökológiai projektként a Donau-Auen nemzeti park érdekeinek is meg kell felelnie. Hivatalos állásfoglalás szerint az osztrák közlekedéspolitikai sarokkövének tekintik az ügyet a következő években. A Duna jelentős szabad szállítási kapacitása ellenére mind ez ideig csak kis mértékben tudta kivenni részét a dunai korridor robbanásszerű közlekedési növekedéséből. A meghatározó ok a nem kielégítő közlekedési viszonyokban rejlik, melyek a nem duzzasztott felső-dunai szakaszon uralkodnak. Pillanatnyilag a teherhajók kapacitásuk 60%-át tudják kihasználni. A teljes projekt a gazdaságos hajózás által megkövetelt 2,5 méteres járműmerüléshez szükséges mederkimélyítés elérése után fejeződik be. A nagyobb terhelt merülésnek köszönhetően így a hajózás már 90%-os hordképesség-kihasználtsággal közlekedhetne, ami a teherhajózás fuvardíja-

inak attraktivitásában is tükröződne. A projekt megvalósítását hagyományos folyamatszabályozási eszközökkel, például kövezésekkel, terelőművekkel, kotrásokkal tervezik. A Bécs felett a '60-as évek kezdete óta üzembe állt 9 darab duzzasztómű mellé új építése egyelőre nem szerepel az elképzelésekben. 2005-ig kell a tervezési munkáknak befejeződnie, ezután kezdődnek az építési munkák, melyek 2010-ig kerülnek kivitelezésre. 2015 körül várható a megtérülési időszak kezdete, amikor is 30 millió tonnára tervezik az áruforgalom mértékét, ami 150%-os mennyiségi növekedést jelent a mostani 12 millió tonnás éves forgalommal szemben. Ausztriának nem kell a teljes 170 millió euró költséget fedeznie. A projektet az EU a TEN-MIP-program keretein belül támogatja, ami annyit jelent, hogy Brüsszel a tervezési költségek 50%-át és az építési költségek 20%-át vállalja magára.

### Fuvardíjtükör

Az ARA-kikötőkben erősödött a nyomás a fuvardíjakon, azonban a piac ennek számos esetben nem felelt meg. Az árpaletta széles sávon mozgott, és ez további turbulenciákat okozott a fuvardíjszint alakulásában, ami gyakran a szerződéses díjtételekkel ellentétben állt. Mindenekelőtt az előző évről átnyúló eróművi szén és Montánaru határozta meg a piaci helyzetet. Ausztriában az időszak kezdetén az alacsony vízállás következtében fuvarkapacitáshiány állt be, mely a vízállások javulása után is fennmaradt. Ennek ellenére a fuvardíjak nyomottak maradtak. A fu-

varjánlatokban műtrágya, vasáru, adalékanyagok, projektrakományok, gabona és takarmány szerepelt, melyet az átrakásos forgalom egészített még ki. Szlovákiában az áruszektor feszült maradt, leginkább a hiányzó hajótér következtében. Vasáru, műtrágya, gabona, takarmány és a tavalyi évről átnyúló napraforgótételek határozták meg stabilan a piaci díjtételeket. Magyarországon a rakománykínálat a “barátságostól” a “hektikusig” terjedt. Az előző hónap magas fuvardíjai nem egészen tudták tartani magukat, de még mindig a kielégítő tartományban mozogtak. Vasáru, projektrakomány, műtrágya, takarmány és napraforgó volt a kínálat.

### Előkészületben a Hajózási Telefonkönyv és Címjegyzék 2004

Hajósok, hajózással foglalkozó szállítványozók nélkülözhetetlen segédeszközének, a Schifffahrts-Telefon-Adressbuch 2004-es kiadásának előkészületei a napokban zajlanak. A kiadvány 1906 óta jelenik meg, és az évtizedes gyűjtés eredményeképpen az egyik legteljesebb hajózási információforrás a szakmával foglalkozók számára. Idei újdonság, hogy az EU-bővítés alkalmából kiegészítik a kézikönyvet egy különálló Magyarország/Budapest fejezettel. A különböző díjtételű hirdetési változatok mellett ingyenesen kínálják cégek, vállalatok, intézmények bejegyzésének lehetőségét.

Érdeklődők a megjelenés lehetőségéről a 06 (1) 237-1095 telefonszámon kaphatnak információt.

### Fuvardíjak a magyar belvízi szállítványozás számára fontosabb viszonylatokban (euró/tonna)

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Mannheim	Oberrhein	Ausztria	Szlovákia	Magyarország
<b>ARA -Kikötők</b>	---	12,50	16,80	23,00	28,00	29,50
<b>Mannheim</b>	6,50	---	6,00	12,00	19,00	---
<b>Oberrhein</b>	7,20	2,80	---	---	---	---
<b>Ausztria</b>	21,00	15,40	18,50	---	---	6,50
<b>Szlovákia</b>	28,50	25,00	30,00	---	---	7,00
<b>Magyarország</b>	28,50	29,50	35,00	6,75	---	---

A fuvardíjtükör csak tendenciákat mutat. Hosszú távú együttműködés, házi vagy különmegállapodások nem összehasonlíthatók az itt közölt adatokkal. A díjtételek az adott reláció legutóbbi pontjára vonatkozóan elért, és nyilvánosságra került legmagasabb összeget tartalmazzák, komplett rakományokra. A díjak minden pótlékot és illetéket tartalmaznak. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás. A táblázat 2004. január 5–20. közötti időintervallumot ölel fel.

Egy kis történelem

## Az M5-ös autópálya első tíz éve

Kalandos, olykor kacskaringóktól sem mentes tízéves múlt jellemzi azt a 117 kilométer hosszú utat, amely M5-ös néven az elmúlt évtizedben Európa legdrágább autópályájaként vonult be a történelembe. Az autópályát emiatt az autósok egy része inkább elkerülte, mint használta, s ez áldatlan állapotokat idézett elő az 5-ös főközlekedési út (főként Pest megyei szakasza) mentén. A gyökeres fordulat március 12-én következett be: az M5-ös ugyanis – amelynek 6 közlekedési minisztert „felölelő” eddigi történelmét cikkünkben áttekintjük – ettől a naptól bekerült a matricás rendszerbe. (Képeink a március 11-ei ünnepélyes táblacserén készültek.)



### Schamschula György minisztersége idején

1994. május 2.: Aláírják a koncessziós szerződést. A nyertes konzorcium (Bouygues-Bau-MOL-EGIS-SCREG) koncessziós szerződése az M5-ös autópálya Budapest és az országhatár közötti szakasz finanszírozására, építésére, üzemeltetésére és fenn-

tartására vonatkozik, 35 év időtartamra – a Kiskunfélegyházától az országhatárig vezető szakasz továbbépítésére lehetőséget adó koncessziós joggal. A koncessziós szerződés egyebek között rendelkezik továbbá a koncesszor, a koncessziós társaság, valamint a minisztérium jogairól és kötelezettségeiről, az építés, az üzemeltetés és fenn-

tartás feltételrendszeréről, a koncessziós szerződés hatályba lépésével, megszüntetésével kapcsolatos kérdéskörökről, az útdíjak meghatározásának elveiről és gyakorlati végrehajtásáról.

1994. július 7.: az Alföld Koncessziós Autópálya (AKA) Rt., mint koncessziós társaság létrehozása.

### Lotz Károly minisztersége idején

1995. december 11.: A hitelszerződés aláírása, a koncessziós szerződés I. módosítása, az üzemeltetési hozzájárulásról szóló megállapodás (melyben az állam 13 féléven keresztül, 1993. évi árszinten 9 milliárd forint értékben kezességet vállalt a tervezettnél kisebb forgalom miatti bevételkiesés részleges pótlására, 2004. december 31. lejáratú határidővel – az ilyen címen kifizetett érték 1993. évi áron összesen 4,5 milliárd forint), valamint készítménykezelési szerződés aláírása.

1996. január 1.: Hatályba lép a koncessziós szerződés, s beindul az építés.

1997. január 1.: Félíg nyitott, kapus rendszerben megkezdődik az útdíjszedés. Az útdíjat a koncessziós szerződés szerint kell a társaságnak meghatározni – a szerződés az alapárnak inflációt és árfolyam módosulást figyelembe vevő képlet alapján számított, félévenkénti emelését teszi lehetővé a társaság részére.

1997. december 6.: A koncessziós szerződés II. módosítása, támogató kedvezményes útdíjakról szóló megállapodás aláírása (kiemelt csoportok – helyi lakosok, flották, nagybani piacra szállítók, gyakori használók – számára az autópálya-használat kedvezményesebbé tétele). A díjbevételek-kiesésből mindkét fél „részesedik” az ötéves időtartam alatt: a minisztérium csökkenő, az AKA Rt. növekvő részben. A rendelkezés 2002. december 31-én lejárt.

1998. június: Budapest és Kiskunfélegyháza között elkészül az M5-ös autópálya I. fázisa.

### Katona Kálmán minisztersége idején

1998. december: Az AKA Rt. részvényeseinek döntése a II. fázis – vagyis a Kiskunfélegyháza–Szeged és a Szeged–országhatár közötti szakaszok épí-



tése – tárgyalásainak megkezdéséről.

1999. július 8.: Hivatalos ajánlat a II. fázis megépítésére vonatkozólag. Néhány indító tárgyalást követően a minisztérium a tárgyalásokat szervezeti változások indokával októberben felfüggeszti.

1999. október 7.: Az AKA Rt. javaslatot terjeszt elő a matricás rendszer bevezetésére vonatkozólag, amelyre a minisztérium részéről választ nem kap.

1999. december 31.: A minisztérium levélben értesíti a szponzorokat, hogy a tárgyalások nem folytathatók a feladatoknak a minisztérium és a Nemzeti Autópálya (NA) Rt. közötti pontos megosztásáig.

#### Nógrádi László minisztersége idején

2000. október 25.: Az AKA Rt. kezdeményezi a tartalékszámok feltöltése ügyének rendezését a miniszternél.

#### Fónagy János minisztersége idején

2000. december 1.: A szponzorok ismét levélben fordulnak a miniszterhez, kérve a tárgyalások újakezdését a II. fázisra vonatkozólag, amelyre válasz nem érkezik.

2001. január 12.: Az AKA Rt. engedélyt kér az inárcsi le- és felhajtó ág díjlesztésére, amelyre választ nem kap.

2001. június 27.: Az MFB Rt. veszi át az AKA Rt.-vel való tárgyalások irányítását. A mandátum három témakör tárgyalására – további fázisok építése, egyseges autópálya díjfizetési rendszer (ezen belül a matricás díjszedési rendszer M5-ös autópályán történő alkalmazása) és az üzemeltetési hozzájárulási megállapodással összefüggő, az AKA Rt. által kötött hitelszerződésben szereplő tartalékszámok feltöltése – jogosít fel.

2001. július 25.: Tárgyalás a minisztérium vezetésével az inárcsi díjfeletti létesítmények megvalósításáról.

2001. december: Az AKA Rt. kérelme az általa kötött hitelszerződés refinanszírozására.

2002. február 7.: Az MFB Rt. visszaszámzatja tárgyalási mandátumát a minisztériumra.

2002. február 19.: Az AKA Rt. levele az állami kezesség beváltására, a tartalékszámok feltöltésével kapcsolatban.

#### Csillag István minisztersége idején:

2002. július 4.: Az AKA Rt. megismételt javaslatát a II. fázis megépítésére és a matricás rendszer kompenzáció ellenében történő bevezetésére.

2002. augusztus: Miniszteri biztos kinevezése a nyitott kérdések rendezésére.

2002. december: A miniszteri biztos megbízatásának vége.

2002. december 4.: Az áfa 12-ről 25%-ra történő emelésével kapcsolatosan az AKA Rt. bejelenti, hogy a lépést hátrányos kormányzati intézkedésnek minősíti. Ezt követően a tárgyalások sikertelen lezárása után az AKA Rt. az áfa növelése mértékével megegyező útdíj-jemelést hajt végre 2003 februárjában.

2002. december 6.: Az AKA Rt. javaslatot tesz a további fázisok építésével és az I. fázis lezáratlan ügyeivel kapcsolatos tárgyalási csomagjára, melyet követően a tárgyalások megkezdődnek.

2002. december 18.: A minisztérium felkéri az AKA Rt.-t, hogy nyújtsa be refinanszírozási kérelmének aktualizált dokumentációját.

2003. január 14.: Memorandum of Understanding (MoU) előkészítése a minisztérium és az AKA Rt. között a

projekttel kapcsolatos egyes kérdésekről és a további fázisokról.

2003. február 27.: Az AKA Rt. a II. fázis finanszírozására vonatkozó pénzügyi modellt nyújt be, melyet követően mind szakértői szinten, mind az AKA Rt. tulajdonosi szintjén, valamint minisztériumi felsővezetői szinten folyamatos tárgyalások zajlanak.

2003. május 12.: Az AKA Rt. előterjeszti a refinanszírozással kapcsolatos első tervezeteket.

2003. május 27.: Az AKA Rt. végleges jóváhagyás iránti kérelme a refinanszírozás tárgyában.

2003. július 7.: Miniszteri jóváhagyás a refinanszírozáshoz.

2003. július 22.: A minisztérium által készített, az AKA Rt. részvényeinek megvásárlására vonatkozó vételi jog alapításáról szóló megállapodás tervezetének átadása az AKA Rt. részére.

2003. szeptember 29.: A fő részvényesek szándéklevelével a miniszternek a vételi opcióról – ez 2004. január 1–31-éig biztosít a minisztérium számára jogokat. Majd folyamatos tárgyalás az AKA Rt. részvényeseivel és a hitelező bankokkal a tranzakció lebonyolításának elveiről és részleteiről.

2004. február 11.: Bejelentés arról, hogy a Magyar Kormány az Állami Autópálya-kezelő (ÁAK) Rt.-n keresztül, 40%-ban megvásárolja az AKA Rt. részvényeit, és március 12-étől az M5-ös autópályán bevezeti a matricás díjszedési rendszert.

2004. március 11.: Medgyessy Péter miniszterelnök és Csillag István miniszter jelenlétében az újhartyáni fizető kapunál elhelyezik a Matrica-táblát.

2004. március 12. 00.00: Az M5 autópálya bekerült az országos matricás rendszerbe.

Forrás: GKM

## M5-ös autópálya: kérdések és válaszok

# „Jó üzlet a 40 százalékos tulajdonrész”

**Az utóbbi napok-hetek elegendő időt adtak a sajtónak a találgatásra: vajon hogyan rendeződik végre az M5-ös autópálya ügye? Nos, a miniszterelnök bejelentésével a hivatalos felelet február 11-én megszületett – a felmerülő kérdésekre pedig álljon itt a GKM válasza.**

– Milyen feltételekkel kívánta a kormány az M5-ös autópályát megvásárolni?

– A GKM vezetése immár 14 hónapja foglalkozik az M5-ös autópálya problémájának megoldásával. Mindvégig 4 fő célt tartottunk szem előtt. Először: a matricás rendszer M5-ös autópályára történő kiterjesztésével olcsóbbá – és a teherforgalom számára ösztönzőbbé – kívántuk tenni a pályahasználatot. Másodszor: lehetővé akartuk tenni, hogy 2005 végéig megépüljön az M5-ös autó-

pálya Szegedig. Harmadszor: olyan lehetőséget kerestünk, amely a leginkább kíméli az adófizetők pénzét. Negyedszer: olyan megoldást kerestünk, amely mind szellemében, mind részleteiben egy fejlett demokratikus jogállam normáit tükrözi.

– Miért nem a teljes kivásárlást választotta a kormány?

– A Magyar Kormány az Állami Au-

tópálya Kezelő (ÁAK) Rt.-n keresztül 40%-ban vásárolja meg az AKA Rt. részvényeit. Ebben a konstrukcióban a 40%-ra eső vételár igen kedvező – összességében csak 30%-a annak, mint amennyibe a 100%-os tulajdonrész megszerzése került volna. Konkrétan: a százs százalékos részvénycsomagot 270 millió euróért tudta volna a Magyar Kormány megvásárolni (február 29-ei zárást feltételezve), a 40%-nak a vételára pedig csak 82 millió euró (ami 100%-ra visszavetítve egy 207 milliós cégértéknek felel meg). A francia, az osztrák és egyéb a külföldi befektetők persze ennél alacsonyabb összeget fektettek be, de jelentős, 17,7%-os hozam elvárással tervezték a befektetést. Ha a magyar állam a részvények 100%-át kivásárolta volna, az AKA Rt. évi 17,7%-os visszamenőleges hozammal számolna, míg a részvények 40%-ának kivásárlása esetén csak évi 14%-kal. A megállapodás csomag tartalmazza azt is, hogy az autópálya továbbépítése Szegedig a jelenlegi koncessziós szerződés keretében történik tovább, 2003. januári áron számolva 356 millió euró építési árért, ami 2004-es áron körülbelül 365 millió eurónak felel meg. Ha az ÁAK Rt. száz százalékot vásárolna meg, akkor nemcsak a vételárat kellene kifizetni, hanem át kellene vállalni az AKA fennálló 205 millió eurós hiteleit is, és külön kellene megoldani a továbbépítés finanszírozását.

– *Jó üzlet tehát ez a 40%?*

– Eddig minden újságban azt olvastuk, hogy a befektető számára az M5-ös építése és üzemeltetése milyen kiváló üzlet. Mostantól kezdve elmondhatjuk, hogy ebben a jó üzletben 40% erejéig a magyar állam is részt vehet, úgy, hogy a második szakasz befejezését követően, 2009-ig a magyar államnak vételi opciója van a fennmaradó 60% megvásárlására. Sokkal jobb 40%-ban benne lenni ebben a társaságban, mintha megvennénk az egészet és az év végén ugyanott tartanánk, hogy 100%-ig külföldi befektetők kezében van a társaság és nem látunk arra garanciát, hogy ez érdemben csökkentette volna például a rendelkezésre állási díjfizetési kötelezettségünket.

– *Mit jelent a rendelkezésre állási díj?*

– A rendelkezésre állási díjat az állam fizeti meg a központi költségvetésből az autópályát üzemeltető magánbefektető számára, amennyiben az autópálya az autósok és fuvarozók számára a megfelelő minőségben és szerződésben előzetesen rögzített feltételeknek meg-

felelően rendelkezésre áll. Az állam szolgáltatást vásárol a magánbefektetőtől, és ennek ellenértékét a nyújtott szolgáltatás színvonalának függvényében fizeti meg – például amennyiben az autópálya egy sávja nem használható (mondjuk a leesett hó miatt, amit az üzemeltető nem takarít el), csökkentett díjfizetésre kerül sor. Így elérhető, hogy az autópálya megfelelő minőségben és költséghatékony módon üzemeljen. A rendelkezésre állási díj profittartalmából 40% vissza is kerül az ÁAK Rt.-hez és ezen keresztül az adófizetőkhoz. Az ÁAK Rt. az általa felvett hitel törlesztő részleteit és tőkerészét az AKA Rt.-ben meglévő 40%-os tulajdonrész után kapott osztalékból fogja finanszírozni.

– *Mennyibe kerül ez az államnak, az adófizetőknek? A költségvetést mikor, meddig és milyen mértékben érinti ez a tranzakció?*

– A koncesszió időtartama alatt (2030-ig bezárólag) érinti a költségvetést a tranzakció az évente fizetendő rendelkezésre állási díj mértékéig – melyet csökkent az ÁAK által elkönyvelt osztalék, valamint a megnövekedett matricabevétel. A költségvetés évente az üzemeltetés és a kamatok költségeit fogja megfizetni, valamint a sajáttőke-arányos hozam 60%-át – ezt az összeget eddig közvetlenül az úthasználók fizették meg. Ugyanakkor többletbevétel eredményez majd a megnövekedett forgalom nyomán a magasabb matricabevétel. A költségvetés éves szinten mintegy 15–20 Mrd forintnyi többletkiadással szembesül majd – előzetesen csak közeli becslések adhatók.

– *Miből fedezik a tranzakció költségeit?*

– A tranzakciót hitelből fogjuk lebonyolítani, amelyeket a második fázis építését fejlesztési hitellel részben finanszírozó MFB Rt. garantálja. Az ÁAK Rt. 82 millió eurós hitelt vesz fel a vételár megfizetésére, a második szakasz pénzügyi zárásáig az MFB garanciát nyújt a jelenlegi külföldi bankoknak a fennálló 205 millió euró hitelre.

– *Mi biztosítja a matricás rendszer bevezetését? Mikor írják alá a szerződés(ek)e(t)?*

– Az AKA Rt. jelenlegi tulajdonosai és a Kormány képviselői 2004. február 5-én aláírtak egy szándéknyilatkozatot (Memorandum of Understanding), mely a február 11-ei kormányülés jóváhagyását követően lépett hatályba. Február végén sor került továbbá az ÁAK Rt. és az AKA Rt. jelenlegi részvényesei között a 39,48%-os AKA-részvénycsomag megvásárlásáról szóló adásvételi szerződés aláírására. Ez után módosították a kon-

cessziós szerződést, mely több lényeges elem mellett rendelkezik a matrica március 12-vel történő bevezetéséről. Szükségessé vált az AKA Rt. jelenlegi hitel-szerződéseinek módosítása is.

– *A 40%-os tulajdoni rész milyen mértékben garancia az érdekérvényesítésre?*

– Az ÁAK Rt. a hitelek kamatait és törlesztő részleteit ebből a 40%-nyi tulajdonrész után fizetendő osztalékból fogja tudni finanszírozni. Az AKA Rt. vezérigazgatói posztjára a jelöltet továbbra is a jelenlegi tulajdonosok jelölik, ám a vezérigazgató-helyettes személyének kijelölése a jövőben az ÁAK Rt. joga lesz. Ezzel kettős irányítás érvényesül a cégben, hiszen minden vezetői döntéshez mind a vezérigazgató, mind a vezérigazgató-helyettes aláírására szükség lesz.

– *Emelkedik-e az autópálya-matrica ára?*

– Bár 117 km-nyi új szakasz vált az országos matricás rendszer részévé, gazdasági értelemben indokolt volna a díjmelés. A Kormány azonban úgy döntött, hogy a bevezetésekor az autópálya-matricák ára nem emelkedik.

– *Milyen hosszú távú pénzügyi kötelezettségeket vállal a Kormány?*

– A Kormány vállalja, hogy a matrica bevezetésétől kezdődően éves rendelkezésre állási díjat fizet a tulajdonosoknak egy előre meghatározott képlet szerint, 27 éven keresztül, feltéve, hogy az autópálya a megfelelő minőségi színvonalon az autósok és fuvarozók rendelkezésére áll. A Kormány vállalja, hogy az éves rendelkezésre állási díjat úgy alakítja ki, hogy az fedezetet nyújtson az építő és üzemeltető társaság hiteleinek törlesztésére, az üzemeltetési, fenntartási és felújítási munkálatokra, valamint a sajáttőke-arányos nyereség előre megállapított mértékére. Mindemellett a Kormány vállalja, hogy mindaddig, míg az új tulajdonosok részvételével a tranzakció végleges pénzügyi zárása – mely rögzíti a második fázis hitelszükségletét és feltételeit, valamint a rendelkezésre állási díj részleteit – megtörténik, az MFB Rt. készfizető kezességét nyújt az AKA Rt. jelenlegi hiteleire. Amennyiben a 100%-os állami kivásárlásra kerül sor, az MFB Rt. készfizető kezességét nyújt az AKA Rt. jelenlegi tulajdonosai felé arra nézve, hogy az Állami Autópálya Kezelő Rt. – szerződéses kötelezettségeit teljesítve – határnapon fizet a részvénycsomagért.

*Gazdasági és Közlekedési  
Minisztérium*

## *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.

## Vámkezelés? Válassza Kecskemétet!

MI LESZÜNK A CSATLAKOZÁS UTÁN IS

Újdonság!

Tisztelt partnereink!

Újdonság!

Tájékoztatjuk önöket, hogy vámudvarunk 2004. március 1-jétől – igazodva az egyre növekvő igényekhez – nyújtott nyitva tartással üzemel:

Hétfő–péntek: 6.00 órától 22.00 óráig  
Szombat–vasárnap: 8.00 órától 12.00 óráig

Európai vám szolgáltatással várjuk jelenlegi és leendő megbízóinkat!

Bővebb információk:

**BERTRANS Vámudvar Kft.**  
6000 Kecskemét, Szent István krt. 19  
Tel: (76) 414-100; (30) 338-8993; (30) 619-6870  
E-mail: [vamudvar@bertrans.hu](mailto:vamudvar@bertrans.hu)

### Mediterrán Húsvét Mallorcan

2004. április 08-12. 4 éjszaka

Hotel 3 * FP	77 900 Ft/fő
Hotel 4 * FP	83 900 Ft/fő

### Húsvéti szünetben a spanyol tengerparton Costa Brava

2004. április 8-12. 4 éjszaka

Hotel 3 * FP	79.000 Ft/fő
Hotel 4 * FP	99 900 Ft/fő

repülőjegy, szállás 4 éjszakára, ellátás

### Vörös tenger - Sharm el Sheik

Április 14. 21.

3* szálloda fp	79.000 Ft
5* szálloda fp	116.000 Ft
5* szálloda all inclusive	149.000 Ft

repülőjegy, szállás, ellátás, transzfer, biztosítások

### Tavasz a Maldív szigeteken

FUN Island tp	145.000 Ft
Lohifushi Island fp	106.000 Ft
Sun Island tp	129.000 Ft + transzfer

+ repülőjegy és illeték

### Török Riviéra - Antalya

4* hotel all inclusive	109.900.-
5* hotel all inclusive	159.900.-

repülőjegy, 7 éj szállás, all inclusive, transzfer + illeték, transzfer, biztosítások

# HÍVA TENGERT

**OCEAN**  
DIVING TOURS

Ocean Diving Tours Utazási Iroda  
1073 Budapest, Klauzál u.31  
tel.: 486-0110, [odtkft@axelero.hu](mailto:odtkft@axelero.hu)

# NAVIGÁTOR

*Hirdetés:  
Bándy Zsolt  
303-9391*

**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](http://www.multiweb.hu) alatt olvashatja el.

\* Az árak nem tartalmazzák az ÁFA-t!



1145 Budapest, Uzsoki u. 48.  
Tel./fax: 06.1.222.91.93  
e-mail: [info@multiweb.hu](mailto:info@multiweb.hu)  
[www.multiweb.hu](http://www.multiweb.hu)

PeroRota