

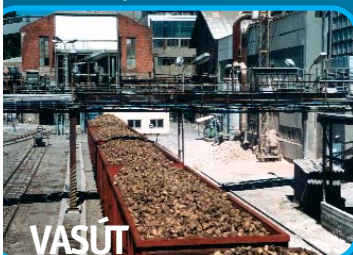
NAVIGÁTOR



GIRAUD

Regionális központ

13. oldal



VASÚT

Uniós áfa

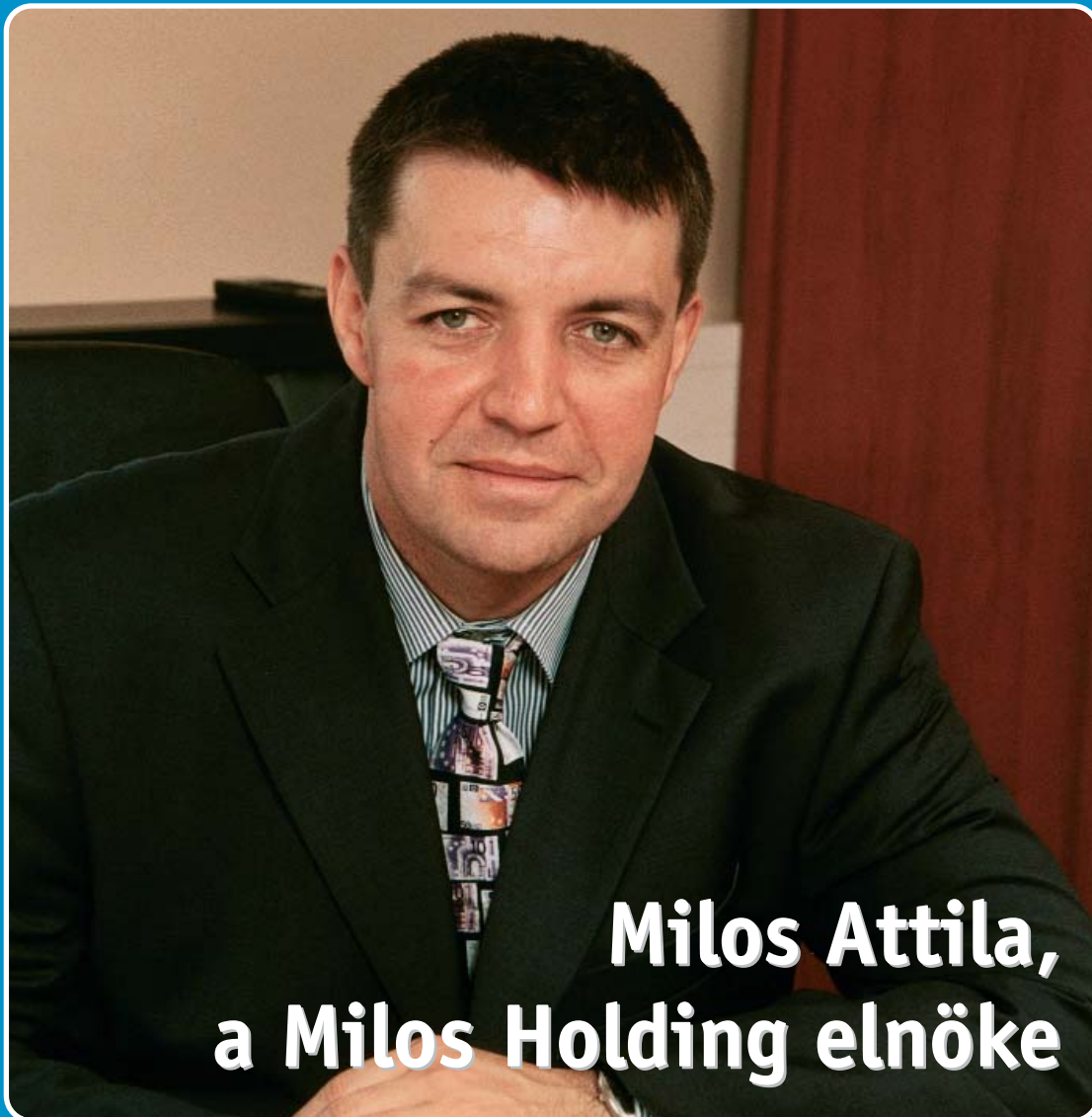
24. oldal



LOGISZTÁR

Fehérvári siker

26. oldal



**Milos Attila,
a Milos Holding elnöke**

BILK A KELET-NYUGATI FORDÍTÓKORONG

1229 Budapest, Európa utca 4.
Telefon: +36(1)289-6000
www.bilkkombi.hu



BILK

KOMBITERMINÁL

ROLA-Terminál Konténer Terminál Komplex kiszolgálás Vám



117. szám

Ára: 560 Ft



Intelligent Logistics

Tibbett & Britten



Szolgáltatásaink

Raktározás

Megteremtjük a társaságok számára a logisztikai láncukban az 1-10000 m² közötti méretű raktárakat.

Értékesítési folyamatok során az optimális tároláshoz:

- Szakértői, személyi raktári megtervezés, felépítés, és karbantartás
- Társasági megnevezés
- Tűzbiztonsági intézkedések
- Állományokba való hozzáférés
- Állományok védelme (biztonsági berendezések)

Állománykezelés

Állományok és árukezelés, raktári munkák, árukezelés, raktári munkák

Állománykezelési szolgáltatások

Állománykezelés, raktári munkák, árukezelés, raktári munkák

Állománykezelés, raktári munkák, árukezelés, raktári munkák

Tibbett & Britten Hungaria Kft.
 2223, Újfehértó, Erdőhegyi út 1.
 Tel: (+36) 28 523-100
 Fax: (+36) 28 523-200
 E-mail: info@tibbett.com.hu
www.tibbett.com.hu

TLS^E

budapest, hungary

Central and Eastern European Transport,
Logistics & Supply Chain Exhibition & Conference

SYMA Exhibition Hall, Budapest, Hungary
4th - 6th May 2004

Fast, Cheap, Good: Choose any two.

Anonymous

The complete exhibition for the CEE Logistics and Shipping Manager, integrating the internal and external transportation and scheduling requirements critical to the cost-efficiency of the modern manufacturer, distributor, wholesaler and retailer. TLS CEE brings together transportation service providers and shippers to assist in coordinating operations and networks throughout the entire region.

marcus evans

Pre-register on-line at www.tlsexpo.com for free entrance and catalogue for TLS 2004, as well as a complimentary pass to attend keynote conference sessions



 **marcusevans** congresses

For more information about TLS, please visit the website at: www.tlsexpo.com or email: tls@marcusevanscy.com

NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVARÓZÓK 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
117. megjelenés

A tartalomból**CÍMLAPSZTORI**

Milos Attila 6

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

Léránt György 9

Élő Elemér 15

EU-bővítés 17

Ecotrans 19

Chemol Logistics 21

VASÚT

Áfa az unióban 24

LOGISZTIKA

Logisztár 26

Harbor Park 29

HAJÓZÁS

Alacsony vízállás 32

Német döntés 33

KONTÉNER

Mahart Container Center 34

A BLG Logistics 35

KIKÖTŐ

Duisburg 36

BILK

Holland szándék 37

VÁM

A felkészülés 38

ÚJ TÁMOGATÓINK

Fluvius Kft., Tibbett & Britten Hungária Kft., Transporta Kft., Eagle Global Logistics Hungary Kft., DKV Euroservice, Bertrans Rt., Emex Kft., NYK Logistics Hungary Kft.

A kiadó útjait, utazásait
az OCEAN DIVING TOURS KFT. biztosítja.

A kiadó hivatalos internetkommunikációs partnere
a MULTIWEB KFT.

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KIADÓ

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

E-mail: magyarkozlekedes@mail.datanet.hu

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Hirdetési igazgató: Bándy Zsolt

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella

Olasz Vilmos emlékezete

Életének 52. évében, 2004. április másodikán elhunyt Olasz Vilmos, a DHL Nemzetközi Szállítványozó és Logisztikai Kft. DHL Freight Üzletág marketing és értékesítési igazgatója.

A szállítványozói szakmában mindenkit megrázott a szomorú hír, hiszen *Olasz Vilmost* (legtöbbünknek csak „Vili”) valamennyien ismertük, ki hajdani iskolatársként, sporttársként, ki munkatársként, ki üzleti partnerként – s igen sokan barátként is tiszteltük és szerettük a megbízható szakembert.

Olasz Vili elment, de emléke velünk marad. Emlékeznek rá az egykori Volán Tröszt Forgalmi Tisztgépítő Főiskolájának, a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolának, a SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Intézetének, a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemnek (ahol diplomáit szerezte) tanárai és hallgatótársai, a Volán SC NBI-es jégkorongcsapatának tagjai és a jégkorong ifjúsági válogatott, továbbá a Magyar Szállítványozók Szövetségének tagjai (ahol az utóbbi négy évben az LTL munkabizottságot vezette). Tudásvágya közlekedési gazdasági szakértői és speciális, európai mérnöki minősítés megszerzésére is ösztönözte.

Végigjárta a szakmai ranglétrát, s az utóbbi másfél évtizedben mindig felelős, vezető pozícióban dolgozott, lelkiismeretesen. Emlékeznek rá a hajdani Volán 1. és Volán 21. számú Vállalat, a Medicor Művek, az MMG Automatika Művek, a Kühne und Nagel Cargopack Hungaria Kft. és a Volántourist Vállalat dolgozói.

Emlékét őrzik a Hungarotrans Szállítványozási Kft., a Hungaro-



camion Nemzetközi Autóközlekedési Vállalat, a Voláncombi Rt., a Masped-Trias Kft., a Hungarocamion Rt., a Trans-Sped Logisztikai Szolgáltató Központ Kft., a Gondrand Nemzetközi Szállítványozási Kft. egykori és jelenlegi munkatársai. Utolsó munkahelyén, a DHL Nemzetközi Szállítványozó és Logisztikai Kft.-nél (korábban Danzas Kft.) a váratlanul korán eltávozott marketing és értékesítési igazgatót gyászolják.

Olasz Vilmos az „Aranyjelvényes Ifjúsági Sportoló” valamint a „Kiváló Munkáért” miniszteri kitüntetés birtokosa volt.

A DHL Nemzetközi Szállítványozó és Logisztikai Kft. és a DHL Freight Üzletága, valamint a Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége is saját halottjának tekinti.

B. T.



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

SPEDEXPO 2004

Nemzetközi Logisztikai, Fuvarozási és Haszongépjármű Szakkiállítás

2004. június 9-11., Budapesti Vásárcsopont

A kiállítás tematikája:

Logisztikai szolgáltatás
Logisztikai központok
Szállítmányozás
Fuvarozás
Kikötők
Expressz csomagkézbesítő-
és futárszolgálatok

Rektározás
Anyagmozgatás
Szoftverek
Vámszolgáltatás
Pénzügyi szolgáltatás
Lizingszolgáltatás
Szaksajtó
Biztosítás
Szakmai szervezetek
Érdekképviseletek

Haszongépjármű-gyártás
és -forgalmazás
Felépítménygyártás
és -forgalmazás
Speciális járművek
Szervizszolgáltatás
Alkatrész-kereskedelem
Üzem- és kenőanyagok

Együtt Európában

Várjuk kiállítók jelentkezését!

Szervező: **BRAUN** Kft.

H-1108 Budapest, Harmat u. 212-216.

Tel.: (+36 1) 433-6363, 433-6364, Fax: 431-8250

Internet: **www.spedexpo.hu**

E-mail: spedexpo@spedexpo.hu

EGY időben, EGY helyen, KÉT esemény

EUROLOG 2004

2004. június 10-11-12.

www.eurolog2004.com

Pillanatsfelvételek az M5-ös történetéből



Schamschula György vállalta az első, Lotz Károly a második szerződés aláírását, Katona Kálmán és Fónagy János miniszterségét viszont a látványos időhúzás jellemzi. Csillag István nevéhez fűződik az M5-ös történetének első látványos sikere, bár azt annyira vitatják, hogy az Országgyűlésben már meg is alakult az M5-ös vizsgálóbizottság. Igaz, az előző, nem igazán sikeres közlekedési miniszter, Fónagy János vezetésével...



Az M5-ös krónikája azonban folytatódik. A tulajdonos AKA Rt. résztulajdonának kivásárlása, a matrica bevezetése után megkezdődött az autópálya továbbépítése. Medgyessy Péter miniszterelnök alapkőletétele után startolt a Kiskunfélegyháza–Szeged közötti szakasz építése.

Nem kell különösebb jóstehetség hozzá, hogy beharangozzuk: eközben pedig újabb és újabb M5-ös viták szem- és fültanúi leszünk. Ha azonban 2005 szilveszterén új autópályát avatunk, erre már senki sem fog emlékezni.

Milos Attila bízik a holding jövőjében

Van élet a Philips után



Egy évvel ezelőtt a konkurencia érdeklődve figyelte, túl éli-e a Milos cégcsoport a Philips kivonulását a magyar piacról. Hiszen a multik első nagy hátraarca igen érzékenyen érintette Nyugat-Magyarország piacvezető komplex logisztikai szolgáltatóját, mivel 3 milliárdos árbevételének kétharmadát a Philips monitorok gyártásába beépülő – a szombathelyi holdinghoz tartozó – Magyar Képcső Kft teremtette elő! Amikor a holland multinacionális vállalat a termelését (távol)kelet irányába vitte tovább, egyik pillanatról a másikra 2 milliárd forint eltűnt a cég árbevételéből. Ekkora érvágás sok vállalkozást padlóra küldene. Viszont szerencsésen sikerült úrrá lenni a helyzeten, sőt: egy 310 milliós beruházást fejeznek éppen be és májustól egy jelentős gépjármű-elektronikai beszállító cég költözik a Puskás Tivadar utcai (raktár)bázisra. Milos Attila, a csoport első számú vezetője, ezek után érhetően optimistán tekint az uniós csatlakozás utáni jövőbe.

– Igazgató úr, egy éve gondolta volna, hogy ilyen gyorsan átvészeli a Magyar Képcső Kft. megszűnését? – kérdezem Milos Attilától, a Milos cégcsoport elsőszámú vezetőjétől.

– Amikor a Philips döntéséről értesültünk, hogy a monitorgyártást elviszi Magyarországról, enyhe kifejezés, hogy nem láttuk rózsaszínűnek a jövőt. Egyik pillanatról a másikra elvesztettük a bevételünk kétharmadát, több mint 400 embert kellett elbocsátanunk. De szerencsénkre területi sajátosság, hogy ezen a környéken kevés raktár van, ezért viszonylag gyorsan sikerült új bérlőt találnunk: egy komoly elektronikai alkatrészgyártó cég komplett áru raktározását végezzük. Át kellett alakítanunk a korábbi raktárrendszerünket, mert amíg a Philipsnek néhány tételből nagy darabszám kellett betáraznunk, most több mint kétezer tételről van szó a 20 dekagrammostól a 15 kilogrammosig, viszont ezek darabszáma kicsi. Több ember tudja ezt a munkát ellátni, ami 40 fős létszámgyarapodást is eredményezett a cégnél.

– Az új partner megjelenése nem csak talpra állította a céget, hanem amint látom, belevágtak egy jelentős beruházásba is. Szép ez az új iroda rész, ahol ülünk, és látványos az alattunk már kész M-Autó-Centrum bemutatóterme is.

– Már régóta szeretnénk volna az irodáinkat korszerűsíteni, bővíteni. A partner jobb kiszolgálása is igényelte a raktár bővítését ezért tavaly tavasszal belevágtunk a fejlesztésbe. A 310 millió forintos beruházás egynegyedét a SMART programból – az elsők között – megpályázott pénz fedezi, a fennmaradó részt pedig bankhitelből és saját tőkéből finanszírozzuk. A raktárkapacitásunk 1000 m²-rel nőtt, az irodaépület emeletráépítésével pedig 500 m²-rel növekedett az irodaterület. A beruházásba 20 daruzható, vasúton szállítható csereszekrény megvételére is futja, amivel az uniós csatlakozás után komoly terveink vannak.

– Ez eddig érthető, de hogy kerül a tevékenységek közé a gépjármű- és motorkereskedelem?

– Ha már egy ilyen átalakításba belevágtunk gondoltam, tovább szélesítjük a tevékenységeink palettáját, így



kezdünk el foglalkozni Volvo és KIA személy- és kistehergépkocsik, valamint Aprilia, Peugeot és Kymco motorkerékpárok forgalmazásával. Mivel a szerelőink elsősorban hétvégén javítják a hét közben dolgozó autóinkat a fennmaradó időre a járműkereskedés és a hozzákapcsolódó szervizszolgáltatás ad majd nekik a jövőben munkát.

– Az M-Autó-Centrum Kft, amely ezzel a tevékenységgel foglalkozik szintén a Holdinghoz tartozik.

– A csatlakozás utáni határmegszűnés előnyeit igazából ezen a – most még nyugati – határvidéken tudják kihasználni. Ha jól emlékszem, a Philips kapcsolat idején erősen bosszankodott amiatt, hogy a határátlépés alaposan lelassította a szolgáltatás idejét! Ha nem titok, milyen terveik vannak a csereszkevényekkel? Csak nem aktívan beszállnak a kombinált fuvarozásba?

– Idáig is voltak próbálkozásaink ezen a területen, de Sopronon keresztül nem tudtunk igazán jó árat ajánlani partnereinknek. Május 1-je után viszont ki tudjuk használni a német vasúttal meglévő jó, szerződéses kapcsolatunkat, mivel Bécsset könnyebben és gyorsabban el tudjuk érni autóinkkal. Hasonló a helyzet a raktárpartnerünkkel, mivel a tengerentúlról is van megrendelésük. A csatlakozást követően a raktárból kikerülő áruk európai és tengerentúli szállításait is mi végezzük, mind a Távol-Keletre, majd a második félétől Amerikába is. Kevesen tudják, de ez a munkánk is veszélyben volt: szinte a szerződés megkötése óta azért lobbystunk, hogy a cég németországi

és szombathelyi gyára közül ne a magyarországit zárják be! Számunkra kedvező döntés született, így a szerződés szerint 2-3 évig biztosan mi végezzük a teljes európai gyűjtőfuvarozásukat, és mint az előbb említettem, a tengerentúlit is. Ez a kicsit bizonytalan helyzet megerősített abban, hogy a cégünk stabilitása érdekében további raktárpartnerek után kell nézni és sikerült is találnunk egy újabb céget, akik májustól a több éves fuvarozási kapcsolatunk után igénybeveszik a logisztikai szolgáltatásunkat is.

– Ezek szerint az újabb 1000 m²-es raktárbővítés máris kicsinek is bizonyul?

– Lényegében igen, mert a Pacard Electric, amely többek között az Opel és a Ford elektronikai beszállítója, a jelen állás szerint a teljeset lefoglalja majd. A cégnek 5-6 éve fuvarozunk, a határ túloldalán van egy termelő üzemük, amely céggközpont is, és nemrég Romániában hoztak létre egy gyártó üzemet. A raktárszolgáltatásban pedig mi tudtunk versenyképes ajánlattal előállni, amellyel így újabb tucatnyi munkahelyet is teremtettünk.

– Kicsit térjünk vissza az uniós csatlakozás hatásaira. A fuvarozási engedélyek anomáliája miatt Milos cégeket hoztak létre Ausztriában, Németországban és Hollandiában. Most, hogy teljes jogú tagként megszűnik a korlátozó kvótarendszer, mi lesz ezeknek a sorsa?

– A következő hetekben döntünk ebben a kérdésben, de úgy gondolom, hogy kereskedelmi képviselőtekként

működnek majd tovább. Most, hogy megszűnt az ökopont rendszer, a teljes kinti járműparkot fölösleges a régi formájában működtetni. A 40 kocsiból elegendő a feladatok ellátására mintegy 10-et kint tartani, a többit hazahozzuk, mert itthon kicsit kedvezőbb az üzemeltetésük. Ezekbe is beszereljük majd az új informatikai rendszert, amire szintén kaptunk támogatást. Az egész ügyvitelünket megreformálja majd ez a rendszer, mert a minden területre kiterjedő új szoftverek és az autókba szerelt palmtopok segítségével nem csak a járművek nyomkövetése válik megbízhatóbbá, hanem a költségek is azonnal jelentkeznek a központban. Így a gazdasági tervezésünk pontosabb lesz, ami növeli a cég működésének biztonságát.

– Lassan másfél évtized távlatából hogy érzi: jó döntés volt, amikor feladta autógépész-mérnök szakmáját és belevágott a fuvarozásba, szállítmányozásba?

– Nem hinném, hogy meg kellene bánnom ezt a váltást. A rendszerváltásakor annyira nem volt munkahely se a lakóhelyemen, Kőszegen, se itt, Szombathelyen, hogy szinte nem volt más választásom: kezdő autógépész-mérnökként kimenni Németországba dolgozni. Az ottani cégem az elsők között alapított vegyesvállalatot Magyarországon, s amikor a kilencvenes évek elején hazajöttem, láttam, hogy ezek a vegyesvállalatok szinte mind fuvarozási, szállítmányozási gondokkal küszködnek. Ugyanis hozzá voltak szokva egy standard európai színvonalú kiszolgáláshoz, ami nálunk hiányzott. Erre a piaci résre alapoztuk vállalkozásunkat, ami a nehézségek ellenére úgy érzem bejött, hiszen míg '90-ben egyedül kezdtem, a csúcslétszámunk már volt, hogy meghaladta a 600 főt. A partnerek számával a bevételeink is szépen növekedtek, ami lehetővé teszi, hogy még inkább a minőségi munkára törekedjünk. A cégeinknél dolgozók oktatására, továbbképzésére sokat költünk. Sofőreinknek nyugati színvonalú bérezést biztosítunk, de az elvárásaink is hasonló mértékűek. A mai piaci versenyben viszont csak így lehet talpon maradni! Aki ezt nem veszi tudomásul, azt egy olyan krízis, mint amit mi a Magyar Képcső Kft. elvesztésével megéltünk, minden bizonnyal végérvényesen padlóra küld. Nekünk viszont sikerült bebizonyítani, hogy van élet a Philips után...

F. Takács István

Magyar Közlekedési Kiadó Ltd.

A Magyar Közlekedési Kiadó Ltd. is one of the professional leading forums of the traffic, transport, and logistic market. The publisher has two journals of which it can firmly be stated that they are the journals of the profession.

The periodical NAVIGÁTOR, having been published for ten years now, is the only Hungarian exclusively business periodical having the cargo and transportation enterprises as well as the logistical experts in mind.

NAVIGÁTOR continuously monitors and reports about the events of the Hungarian and international transportation and logistics sector and the trends of the transportation market. Additionally, NAVIGÁTOR is the only periodical, which publishes, in full length, the resolutions, regulations, and publications of interest pertaining to this profession. Also, it covers the customs regulations and the resolutions of the Hungarian Customs and Financial Guard.

Columns: transport, railroad traffic, air cargo, maritime navigation, combined transportation, training, horizon/outlook, logistics.

Published ten times a year. Number of readers: 8000.

The professional periodical MAGYAR KÖZLEKEDÉS has a history of ten years.

MAGYAR KÖZLEKEDÉS week by week sorts and organizes all the news of the Hungarian and international cargo and transportation business.

It monitors the latest events of the road, railroad, maritime and air cargo market and provides access to vital, up-to-date information for the players of this business.

MAGYAR KÖZLEKEDÉS reports about the relationships of logistical nature existing between the subsections of this market and provides information about the novelties in cargo business.

Published on Wednesdays in 5400 copies.

Every year Magyar Közlekedési Kiadó organizes the major forum of this business, the TRANSPORTATION CONFERENCE. The speakers include renown Hungarian and foreign experts.

Furthermore, Magyar Közlekedési Kiadó produces the publication called TRANSPORTATION HANDBOOK and the TRANSPORTATION I-II. reference manuals.

Magyar Közlekedési Kiadó Ltd.
3 Köztársaság tér, 1081 Budapest, Hungary
Tel: +36-1-303-9391
Fax: +36-1-210-5862
e-mail: magyarkozlekedes@mail.datanet.hu



Director and Chef Editor: Pál Kiss

Director of Magazines: István F. Takács

Szállítmányozók, vámügynökök és az EU

Éljen május elseje?



Eljön május elseje. Évek óta erről a dátumról beszél a szakma: mindenki próbál előre tekinteni, latolgatja az esélyeket. Van, aki bizakodik, van, aki hajlamos pánikba esni. Senki sem tudja azonban megmondani, mi lesz utána. Várjuk a váratlant, készülünk arra, amire nem lehet felkészülni. Szorongunk, hogy aztán, túljutva a nevezetes dátumon – remélhetően –, a nyomás alól felszabadulva vessük magunkat újra a munka forgatagába. Szállítmányozó és vámügynök vállalkozások harcolnak a túlélésért, keresik a menekülési utakat, készülnek a közösségi megmérettetésre.

Léránt Györggyel, a Metcosped Nemzetközi Szállítmányozó és Logisztikai Szolgáltató Kft. ügyvezető igazgatójával, a szállítmányozó szövetség elnökségi tagjával arról beszélgetünk, hogy lehet-e jövőbe látóvá válni?

– *Mi lesz május elseje után?*

– A Magyar Vámügyi Szövetség (MVSz), a Vámügynökségek és Vámközreműködők Magyarországi Szövetsége (VVMSz) és a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége (MSzSz) által korábban létrehozott Konföderatív Tanács keretei között régóta folyik már a munka annak érdekében, hogy erre a kérdésre választ adhassunk.

– *Sikerült jövőbe látóvá válni?*

– Nem rendelkezünk természetfölötti erővel, de vannak nemzetközi kapcsolataink. Megvizsgáltuk a korábban az EU-hoz csatlakozott Portugália és Ausztria szakmai tapasztalatait, hogy megpróbáljuk elkerülni az erősebb kellemetlenségeket. A portugálok csatlakoztak régebben, sajnos náluk igen drasztikus hatásokkal járt a közösségi tagság, sok esetben családi tragédiákhoz vezetett a vállalkozások csődbe menetele. Az osztrákoknál már kevésbé fájdalmasan zajlott a folyamat: a szállítmányozóknak sikerült elérni a kormánynál, hogy a megszűnő munkahelyek kompenzálására átképzési támogatást kapjanak és egy központi szolidaritási alap létesüljön (a pénzösszeget, amit ide a szállítmányozó vállalkozások befizettek, az osztrák kormány megduplázta, s ugyanennyit tett hozzá az EU is), amelyből a munkahely nélküli maradtak további sorsát egyengették.

– *A magyar kormány is ilyen megértőnek és gálánsnak bizonyult?*

– Idehaza is ezt szeretne volna elérni a Konföderatív Tanács, az eredmény, hogy mintegy 200 millió forintot különített el a kormány átképzési támogatásra, de annak sorsáról végül nem a Konföderatív Tanács dönthetett. Ezt a pénzt az akkreditált oktatási intézmények között osztották el, ahol például jövedéki ügyintézőket, vagy intrastat ügyintézőket is képeznek. A szövetségi tagok további segítéseként a három szövetség a megmaradó munkahelyeken dolgozók számára EU-s felkészítő tanfolyamokat szervezett, melyeken a közlekedésszállítmányozási változásokat, a vámügyi (adó és jövedéki) szabályozás újdonságait és a vámügynökök számára az EU-s vámelőírásokat ismertették. E tanfolyamok megtartására külön-külön állami támogatásra pályáztunk, de csak

az egyik szövetség nyerte el a támogatást (azaz a másik kettő, még 2003-ban benyújtott pályázatát még nem bíralták el). Ennek ellenére a másik két képzést is megtartották, de támogatás hiányában a vállalkozásoknak kellett kifizetni dolgozóik után a részvétel önköltségi összegét (így a képzések kissé vesztek népszerűségükből).

Az MSzSz már egy esztendeje több, célzott – az uniós felkészülést segítő – egynapos konferenciát szervezett tagjai részére (az áfa változásairól hármat is tartottunk), mert e területen is a csatlakozás veszteséivé válnak a szállítványozók.

– *Miért?*

– Eddig az EU tagországokkal folytatott szállítványozási tevékenység nulla áfa kulccsal zajlott. Május elseje után ugyanez a forgalom (ha magyar a megbízó, s magyar a szállítványozó is) 25 százalék áfa számlába állítása mellett történhet. Ez jelentős finanszírozási terhet ró a szállítványozókra.

Ha megbízó, vagy a szállítványozó nem EU tagállam-beli, vagy EU-s, de nem magyar, akkor a számla nem tartalmaz áfát. A számla címezhető ebben az esetben is van áfa bevallási kötelezettsége (de azonnali levonásba vonhatja, s így nulla lesz egyenleg). Az adóváltozások okozzák tehát a szállítványozóknál a legnagyobb terheket.

– *Vajon származik-e valami előnyük is az EU-csatlakozásból?*

– A szállítványozók abból élnek, hogy ismerik és betartatják a nemzetközi áruforgalom játékszabályait. Ők a biztosíték a megbízó számára, hogy áruja a megállapodott díjon lehetőleg épségben eljut a címzetthez. Most e játékszabályok egyszerűsödnek: nincs szükség többé közlekedési engedélyre, eltűnnek a határátelési akadályok (az akkreditív-szerű okmányok kiállítási feltételei már a rendszerváltás után egyszerűsödtek). A szállítványozás jövője a szürkeállományon túl a különböző eszközök birtoklása felé halad. Most még csak szervezik a fuvar, de egyre inkább logisztikai szolgáltatóvá szükséges válniuk: raktér, anyagmozgató gép, disztribúciós fuvarszköz és végül nemzetközi forgalomban is közlekedő fuvarszköz felett kell majd rendelkezniük. Elmosódik a határ a fuvarozó és a szállítványozó között.

– *Akkor a csatlakozás után több szállítványozó lesz, vagy kevesebb?*

– Az uniós versenytársak már most itt vannak az országban, további érkezőktől nem kell tartani. Inkább a finanszírozási képesség csökkenése okoz majd gondot a kis és közepes nagyságú cégeknek. Ezért is volna fontos, hogy (az uniós szabályokat betartva) leve-

gyék a szállítványozók válláról a finanszírozás megnövekedő terheit.

– *Van-e erre ötlet, hogy lehet ezt megoldani?*

– Az uniós szabályok megengedik a fordított adózást a tagállamokban az adóalanyok között (s ez belföldi viszonylatban is megoldható). Nálunk az adóalany ügyfele az adóhivatalnak, s egyúttal adóbeszedést közvetítő is. Az uniós gyakorlat megengedi, hogy az adóalany közvetlenül az adóhatósággal álljon kapcsolatban. Az EU a tagországokra bízta, hogy nemzeti szabályozásukban milyen módon érvényesítik a közösségi elveket. A magyar szabályozás május elseje után is megőrzi ezt-azt a korábbi gyakorlatból (a hazai elv: inkább tízszer beszédni és kilencszer visszaadni, mint egyszer nem kapni). Az unió nem szereti visszaadni az áfát, de ami jár, azt szereti a költségvetésben látni.

– *Eddig a szállítványozókról beszéltünk, de mi lesz a vám területén?*

– Az egyik legnagyobb gond, hogy még nem hirdették ki hivatalosan az uniós vámszabályokat (bár az ezek végrehajtását szabályzó 2003. évi 126. Törvény már megjelent). Az EU brüsszeli internetes honlapján április 9-e óta már – angol nyelvű tartalomjegyzék mögött – magyarul is olvasható összefoglaló ismertetése a vámszabá-





lyoknak (<http://europa.eu.int/eur-lex/hu>). Nem tudni, hogy a magyar hivatalos változat megjelenik-e egyáltalán a Magyar Közlönyben? Információink szerint az osztrákoknál létezik ki nyomtatott német nyelvű EU Vámkódex, így akár magyar is készülhet.

– *Hogyan érinti a vámterületet május elseje?*

– Az összes tevékenységi engedély (vámraktári, kezességvállalási, halasztott vámfizetési, elfogadott exportóri, stb.) hatálytalanná válik, s ezzel együtt az összes egyszerűsítésre vonatkozó engedély érvényessége is megszűnik, mert azokat a korábbi vámtörvény alapján adták ki. A 126-os törvény szerint már márciustól lehetett volna kérni az új engedélyeket a vámhatóságtól, de a kérelmezés feltételeit az 15/2004 (IV.5.) PM rendelet tartalmazza, amely április 13-a után lesz olvasható! Szóval erős késésben vagyunk, szinte lehetetlen lesz május elsejétől vámraktárat üzemeltetni, belföldi forgalomba helyezéshez kezességet nyújtani... Pedig a 126-os szerint még az átmeneti megőrzéshez is 100 százalékos vámbiztosíték letételére van szükség (korábban a szállítmányozó tárolhatta az árut a vám végleges rendezéséig). Félő, hogy jelentős mennyiségű fuvarszköz fog várni vámolásra május elsejétől, hiszen

amíg a vám eljárás és a vámfizetés nem történik meg, nem lehet kirakodni. Ebben nem a szállítmányozó lesz a vétékes, a megbízó mégis minket fog okolni, ezért próbáljuk úgy szervezni a fuvarozást, hogy az első héten lehetőleg minimális legyen a harmadik országos import. Ha ez az állapot sokáig eltart, s nemcsak egy hetes átmenetről lesz szó, akkor a szállítmányozók a megbízókkal közösen keresik meg a módot, hogy ne álljanak a fuvarszközők.

Bízom benne – mondja Léránt György –, hogy a VPOP engedélyezési részlegeit megerősítik, hogy feldolgozhassák a jogszabályok hiánya miatti elmaradást. (Ez vonatkozik a bankokra is, amelyek nem tudják kiadni a garanciákat, mert a jogszabályi hivatkozási hely hiányzik...)

– *Az eddig elmondottak ismeretében hol tart a Metcosped a felkészülésben?*

– Vállalkozásunk január óta meghatározott ütemterv szerint készül május elsejére. Az ütemtervben foglalt tennivalók helyzetét háromhetente cégertekezleten áttekintjük, s megfogalmazzuk a soron levő feladatokat: ezek végrehajtását (felelősök kijelölésével) egy-egy ügyvezetői rendelkezés tartalmazza. A 18. héten lesz az utolsó feladat-meghatározó cégertekezlet, amelybe a számítástechnikai rendszer-

fejlesztő céget is bevontuk. Mindent összevetve, amennyire lehetett, felkészülten várjuk az EU-csatlakozást.

– *Szükség lesz-e elbocsátásokra?*

– Nem tervezzük létszámcsökkenést. A cég nem tartott fenn önálló vám-szolgálatot (ez a legérzékenyebb terület – itt nem tevékenykedtünk közvetlenül, hanem vámügynökség szolgáltatásait vettük igénybe). Munkatársaink részt vettek a szövetségek felkészítő foglalkozásain. Az ott hallottak is beépültek a feladat-meghatározó rendelkezésekbe. A munkát segítő ISO dokumentumaink átdolgozása április 15-re elkészül, s utána marad még két hetünk a dokumentumok (ajánlati, megbízási, számlázási és pénzügyi feltételek) finomítására. Szóval, az átlagosnál nyugodtabb vagyok, s ezt a nyugalmat a sikeres felkészülésbe vetett hit okozza.

– *Persze a puding próbája az, hogy megeszik...*

– Igen, a gyakorlatban dől majd el, hogy tényleg sikeres volt-e a felkészülés. Bizonyára lesz sok olyan kérdés, amire nem gondoltunk, de rengeteg dolgot átbeszéltünk, s a hirtelen gondokra is jobban tudnak reagálni munkatársaink, mint ha nem lett volna felkészülés.

– *Léránt György, köszönöm a beszélgetést.*

Bárány Tibor

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2004

Szakmai konferencia

*2004. november 10–11.
Budapest*

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

Információ:

F. Takács István • 303-9391

Giraud International Voláncamion Rt.

Régióközpont Szigetszentmiklóson

Ajtót nyitunk Európára – ez egyik szlogenje a francia Giraud International logisztikai szolgáltató hálózatának, amely kontinensünk 13 országában 62 helyen rendelkezik támaszponttal. Ezek egyike a Szigetszentmiklóson, a Leshegy Ipari Parkban található új logisztikai bázis: a Giraud International Voláncamion Rt. telephelye, s egyúttal a társaságcsoport közép-európai régióközpontja is. A regionális vezérigazgató, Sebastien Haulet a Giraud International Voláncamion Rt. elnök-vezérigazgatója, valamint a moszkvai, a két finnországi és a három lengyelországi valamint a rendszerhez újonnan csatlakozott csehországi és lettországi leányvállalatok teljesítményéért is felelős, így e helyeket is sűrűn látogatja. Távollétében Nicolas Mialon projektmenedzser válaszolt kérdéseinkre.



– Hogyan épül fel a Giraud International csoport?

– A Giraud egy nemzetközi cégcsoport francia tőkével: 2500 vontató, 500 kizárólagos bérfuvarozó, 2700 félpótkocsi és 3200 alkalmazott teljesítménye alkotja eredményét. Tavalyi éves bevétele 590 millió euro volt. Felvásárlásokkal fejlődöttünk a mai szintre: Európában több országban is képviseltük magunkat. Székhelyünk Párizsban található, s Belgium, Portugália, Spa-

nyországi is szerepel a leányvállalatok listáján, de a helyi partnerek hálózatában még további országokban is jelen vagyunk. A csoporton belül a francia csapat áll az első helyen, őket követi az Ibériai-félszigeten dolgozó alcsoport, majd mi, a közép-európai országok alcsoportja következünk a rangsorban. A listát Belgium és Olaszország zárja. Ezen öt alközpont munkája eredményezi a Giraud-csoport sikeres európai működését. Ázsiában is

megvetettük lábunkat: a japán Mitsui Co. Ltd. céggel ápolunk stratégiai kapcsolatokat. E kiterjedt szervezeti hálózatot összekapcsolja, összefogja az informatika (a cégcsoport saját fejlesztésű szoftvere és számítástechnikai rendszere, amely a pénzügyi és fuvarozási-szállítmányozási feladatokat is kezeli, figyelemmel kíséri).

– Közép-Európa előkelő helyet foglal el a csoport stratégiájában, s megítéssel, hogy a régió központját Magyarországon alakították ki. Mely országok érintettek még e régióban a Giraud szempontjából?

– Finnország (Helsinki és Hamina), Magyarország (Szigetszentmiklós – régióközpont), Lengyelország (Varsó, Ostruda és Sosna-wiecz), Oroszország (Moszkva), Csehország (Olmuc) és Lettország (Riga). *Sebastien Haulet*, a Giraud International Voláncamion Rt. elnök-vezérigazgatója az egész régió igazgatási feladatait is ellátja regionális vezérigazgatóként.

– Már ötödik esztendeje vannak jelen Magyarországon. Mi történt ez idő alatt?

– A Giraud International Voláncamion Rt. 1999. óta tagja a Giraud csoportnak, s a sok éves tapasztalattal rendelkező szállítmányozási részvénytársaság, az egykori Voláncamion Rt. neve 2003. júliusától bővült ki a Giraud International megnevezéssel. Nemcsak nevünket, hanem a know-howt, technológiát és – ez igen fontos – nemzetközi kapcsolatrendszerünket is hoztuk a magyarországi céghez, amely az utóbbi időszakban – a beruházás segítségével is – szállítmányozóból logisztikai szolgáltatóvá lépett elő. A 2003-as esztendő egyéb változásokat is hozott életünkben: a társaság budai és pesti telephelyét feladva még 2002. végén Szigetszentmiklóstra, a Leshegyi Ipari Parkban felépített új, a Giraud Csoport normáinak megfelelő, 12.800 négyzetméteres raktárbázisba (ebből 3 ezer négyzetméteres területet használunk mi, a többit a Premium Logistics) és irodákba költözött, az M0 autótút mellé. A költözködés személyi változásokat is eredményezett (nem mindenki vállalta az e munkahelyre történő napi utazást), s ezért újra kellett szervezni a munkatársi gárdát. 2003.



októberében – pedig saját elhatározásából – eltávozott a cégtől Élő Elemér vezérigazgató, akinek munkakörét Sebastien Haulet vette át.

A magyarországi társaságunk, a Giraud International Voláncamion Rt. 2001-ben 3 milliárd forint, 2002-ben 2 milliárd forint árbevételt könyvelhetett el, s idén 2,7 milliárd forintos árbevételt tervezünk elérni. A cég 2001 óta jövedelmezőségi gondokkal küszködött, de remélhetőleg a 2004-es esztendő már nullszaldóval zárhatjuk. Az utóbbi években sok új ügyféllel gazdagodtunk, némileg változott a megrendelői kör. A Giraud Csoport hatása már a forgalomban is látható: a tagok kooperációja, összedolgozása a forgalom-szervezésre jótékony hatással van. Már árbevételünk 15 %-a ebből a körből érkezik. Az olmuci cseh iroda teljesítménye is a magyar eredményekhez számít (ott egy helyi fuvarozóval dolgozunk együtt).

– 2004. Magyarország EU-csatlakozásának éve. Mire számítanak idén?

– Úgy reméljük, hogy komplex szolgáltatásaink révén forgalmunk tovább növekszik, főként a nagyobb cégekkel fejlesztjük kapcsolatainkat, s nem feltétlenül a magyarországi indulási és érkezési célállomású fuvarokat erőltetjük: a cseh, román, stb. forgalmat is innen szervezzük. Szállítmányozási profilunk keretében hazai és nemzetközi szállítmányozással, komplett és részrakományos, valamint gyűjtő-forgalommal foglalkozunk. Idén több

megapót- és félpótkocsi érkezik a francia Giraud-tól Magyarországra, hogy ne csak szállítmányozóként, hanem áru fuvarozóként is működhessünk (miként ez más országokban már így működik). Valamennyi pótkocsit műholdas GPS rendszerrel szerelünk fel, így pontosan és időben nyomon követhetők. Saját vontatók beállítását továbbra sem tervezzük, magyar fuvarozókkal kötünk bérvontatási szerződéseket. 2004-ben nyitjuk meg szlovákiai leányvállalatunkat, s a lehetőségektől függően bulgáriai, vagy romániai cégünkkel is elindulunk. A Giraud-Cso-

port stratégiája nem preferálja a nemzeti szakmai érdekképviselésekhez való tartozást, ezért a magyarországi leányvállalat kilépett a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségéből.

A magyar EU-tagság miatt a Giraud International Voláncamion Rt. szállítmányozást kiegészítő egyéb szolgáltatási (például vámügyintézés) tevékenysége erősen lecsökken, de megmarad a 3. országok irányában. (A helyben lévő 3. számú vámhivatal megszűnik.) A vámügyintézőket már átcsoportosítottuk a társaság más részlegeihez. Az EU keretei között a megbízók mentesülnek a vámfizetés alól, s a határvárakozási idők eltűnésével lerövidülnek a járatidők és a távolságok. Létszámunk 40 fő, közülük négyen vagyunk franciák, akik meghatározott ideig tartózkodnak Magyarországon.

– Milyen távlati terveket fogalmaztak meg?

– A csoport nyújtotta előnyöket kihasználva kívánunk tovább növekedni. Nem törünk vezető pozícióra Magyarországon, de európai méretekben a Giraud Csoport összetartása eredményeként a magyarországi leányvállalat pozíciója is nagy mértékben javulhat. Reméljük forgalmunk további növelését, s mindent megteszünk az ügyfeleinkkel (közülük a legnagyobbak a Caterpillar, a Coca-Cola, a Baccardi Martini, a Michelin, a L'Oreal stb.) való kapcsolatok szorosabbá tételéért.

Bárány Tibor

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

Élő Elemér a Volán Egyesülés gazdasági igazgatója

Búcsú a szállítmányozástól

Az ötvennegyedik életében járó közlekedési üzemtechnikus és közgazdász 1975-ben a Tisza Volánál kezdte pályafutását, majd tizenhárom esztendő telt el a Voláncamion Rt.-nél, s ez év január elseje óta – visszatérve a volános család kebelébe – a Volán Egyesülés gazdasági igazgatója. A Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének elnökségi tagja, s a május 27-i MSzSz-közgyűlés tisztújítását előkészítő jelölőbizottság vezetője. Élő Elemér ezzel a tisztségével búcsúzik a szállítmányozástól.

– *Jövőre lesz harminc éve annak, hogy Szegeden munkába állt. Hogyan telt el ez a csaknem három évtized?*

– A Tisza Volán volt a második munkahelyem: 1975 és 1990 között dolgoztam Szegeden. Nyolc esztendőt töltöttem el árufuvarozási funkciókban, majd igazgatóhelyettes voltam: ebben a pozícióban felelős a fejlesztésért és a humánpolitikai ügyekért. 1989 és 1990 között a Tisza Volán igazgatói tisztét töltöttem be. Családi okok miatt kerültem Szegedről Budapestre 1990-ben, ahol egy fél esztendő átmenet után a szállítmányozó Voláncamion Rt. kereskedelmi igazgatója lettem, s ezen a poszton dolgoztam 2000-ig. Amikor *Bencsik Béla* nyugdíjba vonult, én lettem az utódja a vezérigazgatói székben: 2003. december 31-ig dolgoztam a Voláncamion Rt.-nél. 2004. január elseje óta pedig a Volán Egyesülés gazdasági igazgatója vagyok.

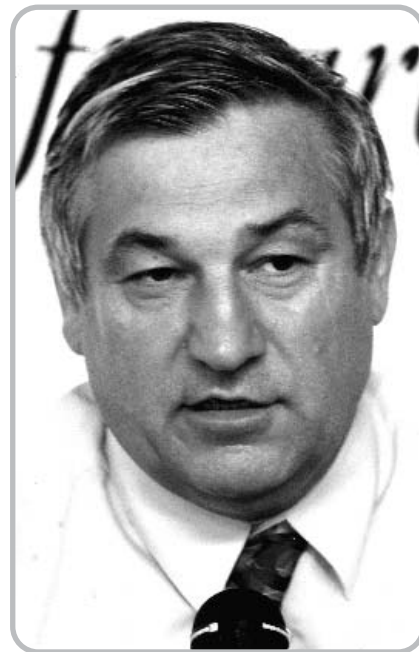
– *A szállítmányozási periódus szakmai karrierjében tizenhárom évig tartott: pályafutásának csaknem felét töltötte el ennél a cégnél. Hogyan értékeli a voláncamionos éveket?*

– Az utóbbi négy esztendőt töltöttem ott első számú vezetőként, amikor már a francia Giraud tulajdonosként, majd többségi tulajdonosként volt jelen a cégben. Felépítettünk Szigetszentmiklóson, a Leshegy Ipari Parkban egy logisztikai bázist, s a társaság vezetése is oda költözött. A Giraud határozott elképzeléssel érkezett: szándékát – a Voláncamion Rt-t közúti szállítmányozó cégből logisztikai szolgáltatóvá fejleszteni – sikeresen megvalósította. Az ehhez szükséges tőkét, know-

how-t, és még több nemzetközi kapcsolatot magával hozta és beépítette az üzletbe. Sokat tanultam a franciáktól: jó logisztikai iskola volt, s tőlük lestem el egy nemzetközi cég vezetésének módszereit is. Közben, 2000-ben, egy különösen hektikus időszak után szívkoszorúérgörccsel négy hónapig betegeskedtem. Szerencsére komolyabb utóhatások nélkül felgyógyultam, de ezt komoly figyelmeztetésnek tekintettem: nem szabad túlfeszíteni a húrt... 2003-tól a cég neve is megváltozott, s elnevezése Giraud International Voláncamion Rt. lett. Az anyacég sikeresen integrálta magyarországi vállalkozását saját nemzetközi rendszerébe, s ezzel új korszak vette kezdetét a cég életében. Úgy gondoltam, ebben az új korszakban már a többségi tulajdonos menedzsmentjének kell irányítania a céget, s ezért döntöttem úgy, hogy távozom a társaságtól. A szerződéseim értelmében a konkurenciához nem mehettem, külföldre pedig nem akartam menni dolgozni. Amikor *Saslics Elemér* a Volán Egyesüléshez hívott, éltem a lehetőséggel.

– *Most tehát egy szakmai érdeklődéssel gazdasági apparátusát irányítja. Nyugodtabban él, mint eddig?*

– Tény, hogy más körülmények között dolgozom, de ma már sehol sem lehet nyugodt az élet. Egy hétfős kis csapatot vezetek három és fél hónapja, s ismerkedem a Volán Egyesülés – számomra régi-új – személy- és árufuvarozó tagszervezetével. (Nem teljesen idegen a terület: 14 évvel ezelőtt ott voltam a Volán Egyesülés alapításánál, s a Voláncamion tagja volt a szervezet-



nek). Pécelen élek, s innen Szigetszentmiklós sem volt közelebb, mint a Teréz körút.

– *Egy másik szakmai érdeklődéshöz is szorosan kötődik: a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének elnökségi tagja, s a választásokat előkészítő jelölőbizottság elnöke. Itt mi a feladata?*

– A kérdésből is érzékelhető, hogy a szállítmányozástól sem szakadtam el. Május 27-én lesz a szövetség közgyűlése, s az ott tartandó tisztújításhoz gyűjtünk (háromfős a bizottság) véleményeket az eddigi munkáról és javaslatokat a vezetők személyére. Az MSzSz minden tagját felkeressük. Eddig a munka egyötödén jutottunk túl, s az április 13-i elnökségi ülésen számoltunk be első ízben a munka eddig elvégzett részéről. A tapasztalatok szerint az eddig megkérdőzettek elismerik az elnökség munkáját, de érzékelhető egy egészséges megújítási igény is. Ahogy változik a szövetség tagsága, a szállítmányozói társadalom, úgy érlelődnek új személyi javaslatok is. Az azonban már most is látszik, hogy drámai változások azért nem lesznek, csak az élet alakulásához igazodik a szervezet.

Bárány Tibor



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:	Sopron	Záhony	Kelebia	Békéscsaba (Lökösháza)
Tel/Fax:	+ 36 99 320 080	+ 36 45 425 340	+ 36 77 454 628	+ 36 66 443 276

EU-csatlakozás után

A kelet-európai bővítés

A hatékonyabb munkavégzés ellenére a nyugat-európai szállítványozók és fuvarozók attól tartanak, hogy az Európai Unió május elseji bővítése után a tíz új tagország erőteljesen növeli majd piaci részesedését, s ebben a versenyben nehéz lesz felvenni velük a küzdelmet. A közép-kelet-európai országok jó versenyképessége mellett legfőképpen az szól, hogy jóval kisebb költséggel tudják ellátni a szállítványozással és fuvarozással járó feladatokat, mint a régi EU-tagországok – egyebek mellett ezt állapították meg az ágazatban érdekelt vállalatok vezetői és szakemberei „Az EU – a kelet-közép-európai bővítés után” címmel azon a tanácskozáson, amelyet a Német Közlekedési Fórum, valamint Európa legtekintélyesebb közlekedési szaklapja, a DVZ rendezett Berlinben.

A fórum résztvevői drámai hangon tették fel a kérdést: vajon mi vár az EU 15 régi tagországa a szállítványozási és fuvarozási piacon, miután május elsejével tíz új országgal bővül az EU. Elképzelhető-e, hogy a kelet-közép-európai térségből a mostaninál jóval nagyobb mennyiségű áru érkezik nyugatra, amire nemcsak a nyugat-európai szállítványozó vállalatoknak, hanem a közlekedéspolitikának is fel kell készülnie? Dr. Michael Otremba, a McKinsey tanácsadó cég munkatársa arra emlékeztetett: ami a termékek mennyiségét illeti, a tíz új tagország valószínűleg mindent megtesz azért, hogy hátrányát behozza. Ez pedig részben biztosan sikerülni is fog. Figyelemre méltó például az az összehasonlító adat, hogy Németország évente mintegy 16,5 millió tonna árut importál Lengyelországból, s a gazdaságilag jóval erősebb Franciaországból mindössze 0,9 millió tonnával szállít többet. Egyelőre... De könnyen lehet, hogy nem telik el sok idő, s Lengyelország túlszárnyalja Franciaországot. Arra lehet számítani, hogy a térség többi országai

is jelentősen növelik majd exportjukat. Dr. Michael Otremba szerint a növekedés ütemét nehéz megjósolni, de legalább 30 százalékkal lehet kalkulálni. Ha pedig az üzleti folyamatok jól alakulnak a régió országai számára, akár 80 százalékos exportbővülést is elérhetnek. A kelet-közép-európai országokba irányuló export mennyisége ugyanakkor valószínűleg némileg visszaesik majd. Az előrejelzések alapján a nyugati cégeknek a vártnál is kielezettebb versenyre, az új kihívások megoldására kell felkészülniük.

Vajon a fejlődéssel egyenes arányban javul-e majd az infrastrukturális hálózat színvonala – tette fel a kérdést Angelika Mertens, a Német Közlekedési Minisztérium államtitkára. Az előadó úgy vélte, hogy Németország helyes úton jár, hiszen kiemelt fontossággal kezeli a transeurópai úthálózat fejlesztését, amely Nyugat-Európát köti össze Kelet-Európával. Más kérdés, hogy a keleti országok képesek lesznek-e infrastrukturájuk színvonalát legalább olyan mértékben javítani, ahogyan az exportjuk várhatóan nőni

fog. Dr. André Zeug, a Stinnes AG intermodális üzletágának vezetője attól tart: a kelet-európai országok főleg a közutak korszerűsítését részesítik előnyben, s nem a vasútét. Így odavész az a remény, hogy az érintettek a vasúti áruszállítást ösztönöznék, s a kibontakozó verseny elsősorban a vasúti szállítás terén valósul meg. Eközben a már meglévő és komoly erővel rendelkező vasúti társaságoknak is fejleszteniük kell infrastrukturájukat, hogy állják a versenyt; nem beszélve azokról, amelyek gyengébben szerepeltek az utóbbi időben. Dr. André Zeug úgy véli, hogy középtávon mindenképpen jelentős infrastrukturális beruházásra van szükség.

Manfred Evers, a lübecki kikötőtársaság igazgatótanácsának elnöke egyáltalán nem optimista az infrastrukturális beruházásokkal szemben. A csatlakozó új tagországoknak bruttó hazai termelésük legalább 1,5 százalékat kellene infrastrukturájuk fejlesztésére fordítaniuk, csak hogy bruttó termelésük sem éri el egyelőre azt a szintet, ami kívánatos volna. Egy közepes méretű EU tagországnak is legalább akkora a bruttó hazai termelése, mint a tíz új tagállamnak együttvéve.

Milyen esélyekkel versenyeznek majd az EU régi tagországainak vállalatai a kelet-közép-európaiakkal, ha megtörténik a bővítés? Erre a kérdésre Dr. Michael Otremba azt felelte: a legmeghatározóbb tényező a bérköltség. Kétségtelen, hogy Nyugat-Európában általában hatékonyabban működnek a vállalatok, mint a keleti régióban, de a nyugati részen is akadnak gyengébben teljesítő cégek. A legfigyelemreméltóbb pedig az, hogy a kelet-közép-európai szállítványozói és fuvarozó vállalatok átlagosan 37 százalékkal kisebb költséggel működnek, mint a nyugatiak. A legnagyobb különbség a bérezés

**A DVZ és a Navigátor vállalja német és magyar cégek közötti együttműködésének kialakulását.
Telefon: 303-9391. Zoók Mária**

Osteuropäer fahren um 37 Prozent billiger

Kostenvorteile bedrohen Westtransporteure trotz besserer Arbeitsproduktivität / DVZ-Forum in Berlin

Von Timon Heinrich

Was kommt auf die 15 alten EU-Staaten zu, wenn die Gemeinschaft am 1. Mai 10 neue Mitglieder zählen wird? Diese Frage beschäftigte am Dienstag die Teilnehmer an einem Forum zum Thema „EU-Osterweiterung“, das die DVZ und das Deutsche Verkehrsforum gemeinsam in Berlin veranstaltet haben.

Wird es wirklich zu den gewaltigen Transportmengensteigerungen kommen, auf die sich die Verkehrspolitik einzustellen versucht? Dr. Michael Otremba, Mitarbeiter der Unternehmensberatung McKinsey und Mitautor einer Studie des Fraunhofer Instituts für integrierte Schaltungen, relativiert die Befürchtungen: Was die Menge angeht, haben die neuen Mitglieder zum Teil schon kräftig aufgeholt. 16,5 Mio. t importierte Deutschland aus Polen; aus Frankreich sind es nur 0,9 Mio. t mehr. Noch.

Es ist gut möglich, dass Polen Frankreich in Kürze überrunden wird. Denn der Export aus Osteuropa wird kräftig steigen. Ein Plus von 30 Prozent erwartet Otremba mindestens. Laufen die Geschäfte besser, können die Mengen auch um 80 Prozent nach oben schnellen. In der Gegenrichtung wird das Wachstum schwächer ausfallen.

Ist die Infrastruktur dieser Entwicklung denn gewachsen? Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Angelika Mertens, sieht Deutschland zumindest auf dem richtigen Weg: Alle für die Anbindung Osteuropas wichtigen Verbindungen



* Polen, Tschechien, Ungarn ** Enthält weitere Personalkosten

der Transeuropäischen Netze (TEN) befinden sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.

Dr. André Zeug, Leiter des Geschäftsfelds Intermodal der Stinnes AG, ist besorgt: Die osteuropäischen Staaten werden vorrangig in die Straße investieren. Die Hoffnung, der einsetzende Wettbewerb werde den Eisenbahnverkehrsmarkt schon beflügeln, hält Zeug für trügerisch: Auch Wettbewerber der etablierten Bahnen benötigen Infrastruktur, wenn sie Verkehrsleistungen anbieten wollen.

Der Mittelbedarf für neue Infrastruktur wird jedenfalls gewaltig sein, glaubt Zeug. Manfred Evers, Vorsitzender der Geschäftsführung der Lübecker Hafengesellschaft, ist in dieser Hinsicht nicht allzu optimistisch. 1,5

Trotz alledem: Innerhalb Deutschlands haben osteuropäische Frachtführer noch keinen besonders großen Vorteil. Bei Transporten innerhalb Westeuropas sieht das schon anders aus, und im Verkehr zwischen Ost- und Westeuropa schließlich haben sie absolut die Kosten-Nase vorn.

Was kann man machen? Zum Beispiel ein Gemeinschaftsunternehmen mit einem osteuropäischen Partner gründen, sagt Rechtsanwalt Dr. Hubertus Schwarz aus der Hamburger Kanzlei Dr. Schwarz, von Saldern, Diekmann. Gerade in Osteuropa sei das Recht dem deutschen sehr ähnlich. Nun komme es darauf an, den Vertrag richtig zu gestalten, und das beginne



Auf dem Podium (von links): Adalbert Wandt (BGL), Manfred Evers (Lübecker Hafengesellschaft), Frank Schnell (DVZ) und Uwe Bierfreund (ILS Gesellschaft für Osteuropaverkehr).
Fotos: Heinrich

mit der Wahl der Rechtsordnung, welche dem Vertrag zu Grunde liegen soll. Hier ermutigt Schwarz dazu, das Recht des Auslands auszuwählen. Das könne von Vorteil sein, wenn man in der Fremde etwas durchsetzen wolle. Wichtig sei auch, im Vertrag die Grundsätze der Verrechnungspreise zu dokumentieren – das erspart später Ärger mit dem Finanzamt.

Soviele Möglichkeiten die EU-Erweiterung den Unternehmen der Alt-EU bietet, eines wird auch künftig nicht möglich sein: polnische Fahrer auf deutsche Lkw zu setzen und ihnen polnische Löhne zu zahlen. Darauf macht Ernst Vorrath, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) aufmerksam. Dass diese und andere Vorschriften eingehalten werden, darüber will seine Behörde genau wachen: „Wir haben ja jetzt ein paar Kontrollreue mehr, die setzen wir auch ein.“
(DVZ.13.03.2004)



Weiterhin am Thema Verkehrspolitik interessiert: Bundesverkehrsminister a.D. Dr. Jürgen Warnke.



Aufmerksame Zuhörer: Rund 150 Teilnehmer kamen zu dem Forum. In der ersten Reihe einige der Referenten (von links): Angelika Mertens (BMVBW), Thomas Hailer (Deutsches Verkehrsforum), Dr. Michael Otremba (McKinsey), Uwe Bierfreund (ILS Gesellschaft für Osteuropaverkehr) und Manfred Evers (Lübecker Hafengesellschaft).

tekintetében van: míg nyugaton a vállalatok költségeinek 47 százalékát teszi ki a bérjellegű kifizetés, addig keleten ez az arány mindössze 11 százalék! Ez a tény az új tagországok felé billenti a versenyképesség színvonalát mutató mérleget. A költségek többi elemében – például az üzemanyag ára, a gépjárművek fenntartási és az adminisztrációs kiadások terén – többé kevésbé hasonló a helyzet a régi és az új tagállamok között, igazából csak az adózás tekintetében kedvezőbbek a nyugati kilátásai. Mindennek ellenére a kelet-európai szállítmányozói és fuvarozói cégeknek még nem sikerült igazán gyökeret verniük Németországban. A többi nyugati országban azonban jobban szerepelnek a keleti cégek, s a Kelet-Nyugat útvonalon is növekedésre számíthatnak.

Dr. Hubertus Schwarz ügyvéd szerint a kihívásokra az egyik válasz az lehet, hogy vegyesvállalatot alapítanak kelet-európai partnercégekkel. Kelet-

Közép-Európában a jogrendszer sok tekintetben megegyezik a némettel, tehát nincs különösebb akadálya a szorosabb és rugalmasabb együttműködésnek. Az ügyvéd arra bízthatná a német cégeket, hogy bátran hagyatkozzanak a befogadó ország jogrendszerére, mivel az elegendő garanciát nyújt a tisztességes versenyre. A lényeg az, hogy megfelelő szerződéseket kössenek, s ez alapján végezzék a közös feladatokat. Fontos dokumentálni az elszámolási árakat is, hogy a későbbiekben ne legyen felesleges vita az adóhivatallal. Bár számos kihívás, versenyfeltétel egyelőre még nem látható konkrétan és pontosan, néhány dolgot biztosan lehet állítani. Az egyik az, hogy ha lengyel vagy magyar gépjárművezetőt ültetnek be egy német teherautóba, nem lehet lengyel vagy magyar béreket adni nekik. Ernst Vorrath, a Német Áruszállítási Szövetségi Hivatal (BAG) elnöke leszögezte: ezt az előírást nagyon szigorúan betartatják és ellenőrzik majd a

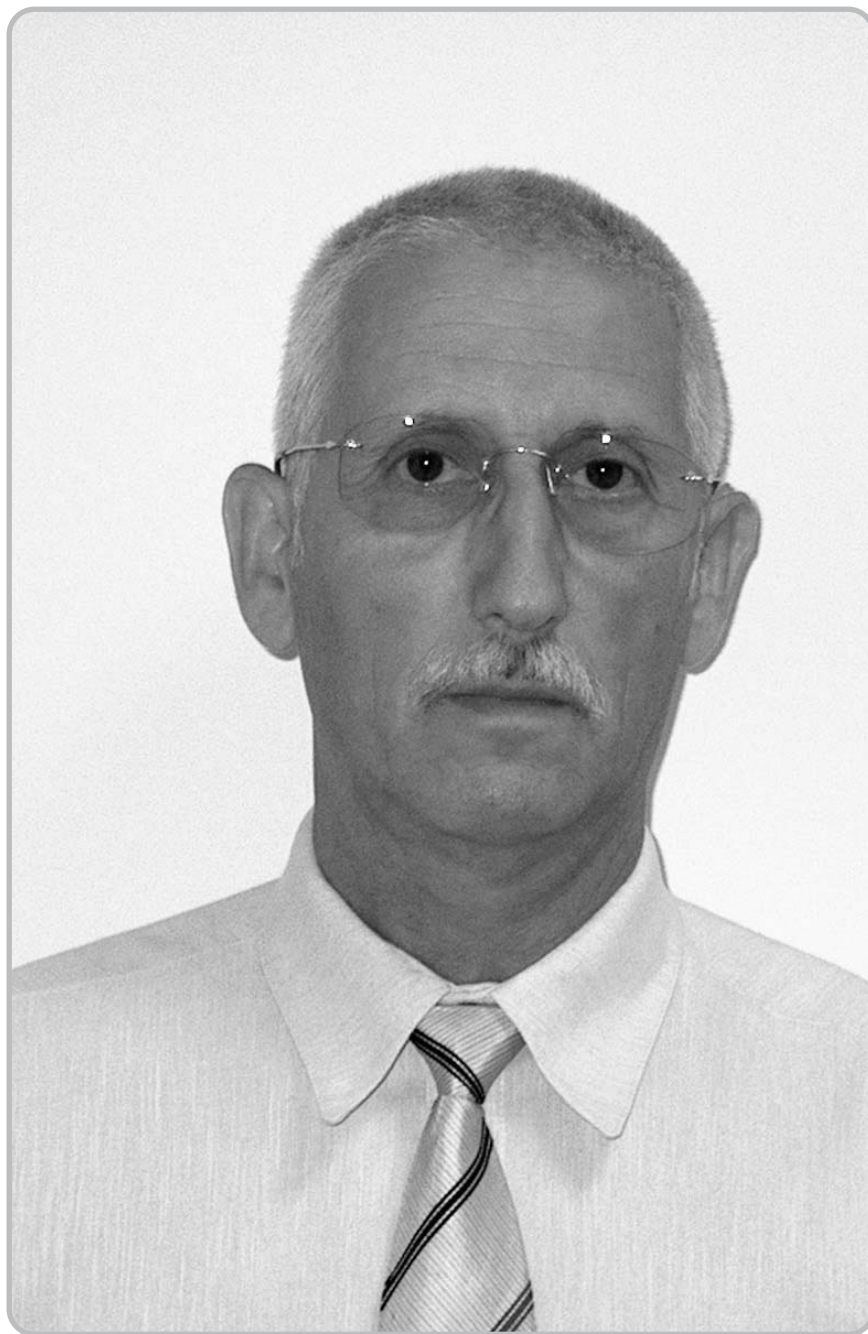
jövőben. Hivatala gondoskodik arról, hogy kiszűrjék az alacsony béreket fizetőket. Máris jó néhány ellenőrük fizyeli a szállítmányozókat és fuvarozókat, s a jövőben még többen lesznek.

Csarnai Attila

**Legyen
lapunk
állandó
olvasója!**

Ecotrans Rt.

Gyógyír a logisztikai gondokra



Tucatnyi esztendőnél is többet tudhat maga mögött a vállalkozás, amely egy neves hazai gyógyszergyár fuvarozási részlegéből önállósulva, fokozatos fejlődés, profilbővülés eredményeként, név és tulajdonosváltozások után ma Ecotrans Rt. néven ismert a szakmában. A társaság vezérigazgatója ma is ugyanaz, akit induláskor a tulajdonosok e posztra állítottak: Rónai Péter. Vele beszélgettünk arról, mi minden történt a céggel eddig, hol tartanak ma és milyen irányban haladnak?

A kiindulópont az újpesti Madridi út: a Chinoin gyártelepe. A jó nevű magyar gyógyszergyár az első hazai vállalkozások között volt, amely átesett a privatizáción. A francia Sanofi-Synthelabo vásárolta meg, s szinte azonnal megszabadultak a mellékes tevékeniségektől, így a fuvarozási részleget is önálló vállalkozásba szervezték. A francia tulajdonú társaság 1995 végéig Ricard Rt. néven dolgozott. Eleinte csak fuvarozással foglalkoztak, majd vámügyintézéssel is, s a profil később bővült a légi és a közúti szállítmányozással.

Amikor a franciák kiszálltak a cégből, az nevében és tulajdonosi struktúrájában is átalakult, sőt, tevékenységi köre is bővült: az utóbbi kilenc évet már Ecotrans Kereskedelmi és Szállítási Részvénytársaság néven éltek meg: képesek gyógyírt nyújtani a logisztikai gondokra is. A belföldi közúti fuvarozás és disztribúció, a vámügynökségi tevékenység (teljes körű jogosítványokkal), a nemzetközi közúti és a légi szállítmányozás kiegészült raktározással is. A társaság 1998-ban került a Wallis Csoport tulajdonába (a Wallis Autó Holding Rt. szolgáltatási faktorában foglalnak helyet).

A 271,5 millió forintos alaptőkéjű Ecotrans Rt. 120 munkatársával (akit bruttó besorolású bérrrel, s az ehhez tartozó járulékok megfizetésével alkalmaz) 2003-ban 1,5 milliárd forintos árbevételért el. 40 saját – Renault, Peugeot, Citroen és Fiat márkájú – fuvareszközt (átlagéletkoruk másfél-két év) üzemeltetnek a 0,5 köbméterestől a 40 köbméteresig. Saját és bérelt raktáraikban 4 ezer négyzetméternyi fedett és 4 ezer négyzetméternyi szabd területen képesek árut tárolni. Tevékenységüket saját és bérelt ingatlanokban, összesen négy telephelyen látják el: a III. kerületben a Csillaghegyi úton, a IV. kerületben a Madridi úton, a XXII. Kerületben pedig a Bányalég úton és a Harbor Park Logisztikai Központban (dolgozók csaknem háromnegyedét itt foglalkoztatják), s egy kis részlegük Ferihegyen is működik.

Rónai Péter kimagasló egyéniség: aki találkozott már vele személyesen, az tudja, a kijelentés a szó szoros értel-



mében is igaz. A kosárlabdázó alkutú vezérigazgató a cég legrégebbi dolgozója. Kezdetben gazdasági és adminisztratív igazgató volt, s a franciák távozása óta ő viszi a céget. Irodájának ajtaja mindig nyitva áll mindenki előtt, s anyanyelvi szintű francia nyelvtudása révén gyakran kisegíti munkatársait. A magyarországi francia közösségben személye jól ismert, tisztségeket is visel. (Az Ecotrans Rt. tagja a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének, a Vámügynökök és Vámközreműködők Szövetségének, a Magyar-Francia Kereskedelmi Kamarának, valamint a Magyar-Kanadai Kereskedelmi Kamarának).

Középméretű, stabil gazdasági hátterű céget irányít, amely tag ügyfélkörrel (már réges-régen nemcsak a Chinoin a megbízó) rendelkezik. Főként a számítástechnikai és autóalkatrész termékek disztribúciójával és raktározásával foglalkoznak, s az internet-kereskedelem logisztikai szolgáltatójaként is ismertek a szakmában (konszignációs raktárt ke-

zelnek, kézbesítenek és kiegészítő szolgáltatásokat nyújtanak). A kezdeti várakozások kissé túlzottak bizonyultak, de egy év vegetálás után lassan beindul ez utóbbi üzletág is.

Az Ecotrans Rt. boldog vállalkozás: nem áll reflektorfényben, de rásüt a siker napja. Stabilan fejlődik, kapacitáisait keretszerződésekkel fedte le (mellesleg a francia kapcsolatokat is megőrizték), a raktárai tele vannak. Rugalmasan alkalmazkodnak a speciális ügyféligényekhez, tevékenységüket fejlett számítógépes informatikai háttér támogatja.

Az EU-csatlakozással súlyosbított 2004-es esztendőben a túlélést tűzték ki célul maguk elé, 2005-től viszont kidolgozott jövőkéjük mentén indulnak tovább a fejlődés útján. A Harbor Park-ra helyezik át a hangsúlyt: a hazai, 13 tagú, országos jelentőségű logisztikai szolgáltató központ hálózat tagja aktuális meghatározással élve „vámudvar-1”-et fog működtetni május elseje után. Az Ecotrans Rt. ezért nem sor-

vasztja el vámügynökségi profilját: átcsoportosításokkal és humánus karcsúsítással igyekeznek átvészelné az idei évet, s optimistán bízik benne, hogy jövőre ismét lesz e téren is egyre több feladatuk. A fejlődés iránya a raktárberlés (non-stop nyitva tartású, korszerű technológiával felszerelt, berendezett, őrzött és ellenőrzött csarnokok), a fuvarszköz-park bővítés (közepes méretű flottájukba egyre több kis autó szükséges a gyors kiszállítás iránt növekvő igények miatt) felé mutat.

A társaság azt vallja, hogy komplett megoldás nyújtásához nem kell a mamut-vállalkozások közé tartozni. Egy közepes nagyságú, stabil, de kiemelkedő hírnév nélküli cég is lehet sikeres (fizető- és hitel-képes). A minőségre ügyelnek, 1996 óta van ISO tanúsításuk, amely segítette a társaság újrapozicionálását, átstrukturálását, a pályázatoknál nagyobb esélyt, jobb elbírálást biztosít, de a vállalat működésében azért rugalmasan kezelik ezt is.

Bárány Tibor



Szállítmányozási Kézikönyv

2004-2005

– megújulva ismét megjelenik

Információ:

F. Takács István

303-93-91

Chemol Logistics: ügyfélre szabva

Izgalmas éveknél nézünk elébe

Névváltozás, költözés és átszervezés után – a régiek tapasztalatára építve, a fiatalok frissítő szemléletével – töretlen lendülettel tevékenykedik a vegyipari szállítmányozásban a Chemol Logistics Kft. (a Masped-csoport tagja). Az idei év különösen nagy kalandnak ígérkezik az Unióba való belépéssel és beilleszkedéssel: zajlik ugyan a felkészülés különböző szakmai fórumokon, de míg az állami szervek késnek a szükséges törvényekkel, jogszabályokkal, addig a konkrét kérdések érdemi válasz nélkül maradnak. Márpedig május elsejétől a bírságok is konkrétak lesznek – szögezi le Tóth Mónika ügyvezető igazgató.

A tavalyi 4 milliárd forintos árbevétel és a mintegy 40 millió forintos adózás előtti nyereség jó eredménynek számít az előző évihez képest, tekintetbe véve a cég életében bekövetkezett jelentős változások költségterheit. A 2004. évi terv további növekedést céloz – különösen a vegyi áruk, az üzemanyag, illetve a logisztika üzletágban – 4,3–4,5 milliárd forintos forgalommal.

A Chemol Logistics Kft. – veszélyes áruk szállítmányozására szakosodva – a piacvezető vasúti speditőrök közé tartozik, megbízói között tudva a legnagyobb hazai vegyipari vállalatokat. Dinamikus fejlődési pályán, nagy várakozással tekint a vasút liberalizációja felé, hogy az miképpen érinti majd legnagyobb alvállalkozója, a MÁV sorsát. Egy biztos: muszáj megfelelni a kor kihívásainak akár termékszerkezet-átalakítással, akár JIT-rendszerű együttműködéssel. A Chemol Logistics Kft. irányvonalak összeállítását is tervezi, valamint – a kiváló ukrán kapcsolatok nyomán – a záhonyi iroda jelentőségét kívánják megnövelni, felmerült egy közös beruházással megépítendő átrakó-átfejtő telep terve is. Nem kevés bizakodásra ad okot, hogy március elsejétől Cservári Klára vasúti üzletág-igazgató személyében új, de ismert arc erősíti a csapatot.

A társaság logisztikai tevékenysége továbbra is látványosan fejlődik: Törökbálinton jelenleg már 5200 négyzetméternyi raktárterületen végez teljes körű logisztikai szolgáltatást (import és belföldi raktározás, csomagolás, címkézés,



Tóth Mónika

belföldi terítés, visszáru- és sérültáru-kezelés), amelyet bővíteni szándékozik. A kisszámú, de döntő többségében kiemelt partnerekből álló ügyfélkörrel szemben még mindig a „személyes kapcsolattartás” a jelszó, s nem csak az e-business kínálta divatos lehetőségek; minden fejlesztés valódi igényre épül.

A közúti forgalom szintje pillanatnyilag stagnál, ami májustól változhat. – Nagy figyelemmel kísérjük, vajon bekövetkezik-e a várt kapacitásdömping. Fuvarozói visszajelzésekből tudjuk, hogy a járműparkok növekednek, így arra számítunk, hogy a határállások megszűntével a szerelvények gyorsabban futnak majd, és a fuvarozók is csökkentik árakat – fejezi be az üzletasszony.

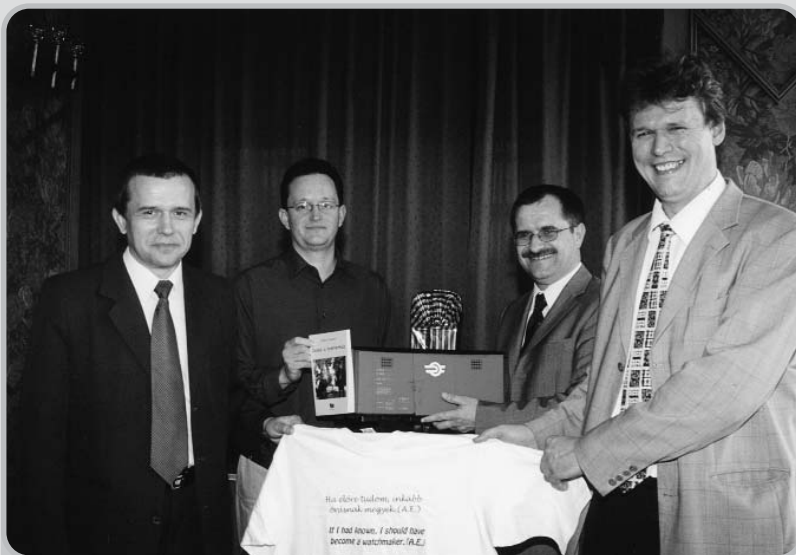
Varga Violetta

SZÜLETÉSNAPI PAK



Szép, német szokás hazai honosítását vállalta magára Kovács Imre, amikor 40. születésnapjára meghívta barátait, kollegáit és partnereit. A rendkívül hangulatos és az ünnepelt számára sokáig emlékeztető születésnapi partynak – természetesen – a soproni ún. GySEV-szálloda adott otthont

Kovács Imre Szombathelyen született, eddigi életének 17 éve azonban Sopronhoz kötődik. A GySEV-nél kezdett, ott vált elismert vasúti szakemberré és a családja ma is ott él. Ő, mint a MÁV árufuvarozási főigazgatója kétlaki életet él, Budapest és Sopron között, de nem csak ezért választotta a születésnapi party színhelyéül a Hotel Sopront



Ha előre tudom, inkább óriásnak megyek – Ady-idézzel ajánlották születésnapi ajándékukat Kovács Imre vezetőtársai: Horváth Zsolt Csaba, Horváth Ottó és Gyevnár Sándor

PARTY SOPRONBAN

Gustav Poschalko a szakma kiemelkedő európai szaktekinthelye a Speditions Holding nevében gratulált az ünnepeltnek



Kovács Imre a GySEV neveltje. Ott voltak a partin egykori főnökei is, akik – kivétel nélkül – büszkéek arra, hogy a MÁV főigazgatója lett egykori munkatársuk: dr. Berényi János, dr. Bárányi István, Fullér István és Fehérvári László

Hazai és külföldi speditőrök is megjelentek a partyn. A magyar szállítmányozók nevében Péchy László, a Raabersped ügyvezető igazgatója és Vernes János, a Chemol Logistics főelnöke köszöntötte. Abban is megállapodtak, hogy legközelebb Péchy László 60. születésnapján találkoznak



Preislerné Dr. Cserhalmi Dóra

Az Általános Forgalmi Adó vasúti fuvarozásra vonatkozó megváltozott szabályai az Európai Unióba való belépés következtében

Az Európai Unióhoz történő csatlakozás során alapvető követelmény, hogy az áruk és szolgáltatások szabad áramlását adózási oldalról is biztosítsuk. Ehhez át kell vennünk az Uniónak a hozzáadott érték típusú forgalmiadó-rendszerek harmonizálásáról szóló direktíváit a csatlakozási tárgyalásokon elfogadott eltérésekkel.

Az Áfa rendszer harmonizációja nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a gazdálkodók versenyhátrány nélkül tudjanak részt venni az Unió belüli külkereskedelemben.

Az Európai Unió a hozzáadott érték típusú forgalmi-adó rendszerek harmonizálásának szabályait a 77/388. (EGK) un. 6.sz. Áfa-irányelvben foglalta össze.

A magyar Áfa-törvény harmonizálása két lépcsőben történt:

1. A 2003. évben elfogadott, az adókról, járulékokról és egyéb költségvetési befizetésekről szóló törvények módosításáról szóló törvény, mely 2004. január 1-től lépett hatályba.

Kiterjedt:

a) Az **adókulcsok** rendszerének átalakítására (0 megszünt, normál 25, kedvezményes 15 és 5 százalék), egyes termékek és szolgáltatások átsorolására (energiahordozók), tárgyi mentes termékek és szolgáltatások körének változására (beépítetlen építési telek tárgyi mentes helyett normál, ingatlan bérbe-haszonbérbe adása tárgyi mentes, de választható az általános szabály a közvetítési tárgyi mentességének pontosítása – a közvetítő más nevében jognyilatkozat tételére is jogosult legyen)

b) **Egyes költségvetési támogatásokra** jutó áfa levonhatóságának korlátozására a közigazgatási, illetve közhatalmi (jogalkotási, végrehajtási, igazgatási) tevékenységek adóalanyiságának megszűnése miatt, beleértve a koncesszióba adható vagyont, vagyont értékű jog vagy tevékenység gyakorlásának átengedését is. Pl. országos közutak, kizárólagos állami tulajdonba tartozó vasúti pályák működtetése, de nem vonatkozik a 2003. december 31-én előtt megkezdett beruházásokra.

c) A csatlakozás miatt megszűnő **vámszabadterületi társaságoknak** teljes körű Áfa-mentes belföldesítést biztosít 2004. május 1-ig azokra a feldolgozó-, illetve raktározási célból behozott termékekre, melyek után az import áfát egyébként levonásba helyezhetnék.

d) **Termékexport** esetén az értékesítés és a kiléptetés közötti időszak hat hónapról három hónapra csökkent (az EU-n kívüli kereskedelemben a hat hónap nem indokolt), az EU-n belül a kiléptetési határidő utolsó napja április 30. (ügyletek szervezése!) Az exportöröknek erre figyelemmel kell szervezniük külkereskedelmi ügyleteiket.

e) **Alanyi adómentesség** főszabály szerinti értékhatára 2 millió Ft-ról 4 millió Ft-ra emelkedett.

f) **PHARE, ISPA** előcsatlakozási alapról finanszírozott beszerzések 0 áfa-kulcsa megszűnt (kihirdetett nemzetközi szerződés esetén utólagos visszaigényelhetőség a 72. §(2) bekezdés szerint).

2. 2004. évi IX. (III. 16.) törvény Az Áfa törvény módosításáról május 1-től lép hatályba

Tartalma a belpiaci szabályok átvétele, amelyek a tagállamok közötti áruforgalom és szolgáltatásnyújtás általános forgalmi adóztatásának harmonizációját jelentik.

Tekintettel arra, hogy az Európai Unió vámhatárok nélküli, egységes belső piacot alkot, az Unió másik tagállamából megvásárolt termékekre a továbbiakban nem a termékimport, hanem a Közösségen belülről történő termékbeszerzés szabályai vonatkoznak.

Leglényesebb eleme; a tagállamok áruforgalmában eddig megszokott termékimport-termékexport felváltása az önbevallással rendezendő, célszám szerinti adózás elvével. Az EU-csatlakozás következtében megszűnnek a tagállamok közötti vámhatárok.

A csatlakozás után a vámhatóság tehát nem lépteti ki a más tagállamba szállítandó árut, hanem fő szabályként a hazai adóalany eladó áfa nélkül értékesít, és a más tagállambeli adóalany vevő önbevallással fizeti meg az ott előírt áfa-terhet.

Ezzel az áruk tagországi adóalanyok közötti forgalma nem kerül hátrányosabb helyzetbe, mintha a vevő helyben vásárolt volna. Az export és import fogalma ezentúl az Unión kívüli forgalomra korlátozódik.

Az Unión kívüli területről érkező importra, oda irányuló exportra a jelenlegi szabályok lényegében változatlan formában maradnak fenn. A szolgáltatások esetében is kettősség: Unión kívüli ügyletekre a már megszokott szabályok érvényesek, a tagállamok egymás közötti tranzakcióinál azonban különös szabályok lesznek irányadók.

A fuvarozásra vonatkozó főbb szabályok

Továbbra is adómentes a termékexportot és termékimportot megvalósító teherközlekedés, még akkor is, ha ezeket másik tagállamba teljesítik. Termékexport és termékimport esetében azonban nem csak az ezeket megvalósító teherközlekedés adómentes, hanem adómentessé válnak azok a szolgáltatások, melyek közvetlenül kapcsolódnak a termékexporthoz, illetve amelyek igazoltan beépülnek a termékimport adóalapjába. Nem vonatkozik ez a mentesség ugyanakkor azokra a szolgáltatásokra, melyek tárgyi adómentességet élveznek (pl. biztosítás).

A 77/388EGK irányelv értelmében a tagállam döntésétől függően bizonyos **vámeljáráshoz** mentességeket kapcsolhat. Így mentes a közvámraktárba, vámszabadterületre, vámszabad-raktárba történő termékértékesítés, illetve ha a termék az értékesítés közvetlen következményeként vámraktározási vagy aktív feldolgozás fel-függesztő eljárás alá vonják, illetve azok a termékértékesítések, mely során a termék a felsorolt eljárások valamelyike alatt marad.

Új elemként jelenik meg, hogy a jövedéki termék importja esetén, annak jövedéki adóraktárba történő betárolása esetén az import mentes az áfa alól, valamint mentes annak a terméknek az értékesítései is, mely külső közösségi árutovábbítási eljárás, illetve a teljes vámentességgel járó ideiglenes behozatali eljárás alatt áll. Ehhez kapcsolódóan mentes az adó alól az a teherközlekedés is, mely az előbb részletezett értékesítéseket valósítja meg, illetve a vámszabadterületen, vámszabad-raktárban vagy vámraktárban történő raktározás.

Teljesítési hely

A termékértékesítés teljesítésének helyére vonatkozó rendelkezések a korábbi szabályozástól lényegében nem térnek el csak kibővülnek a nemzetközi járatokon értékesített termékek teljesítési helyének szabályaival. A teljesítési hely szabályozza, hogy az adófizetési kötelezettség, melyik országban keletkezik. Elfuvarozott vagy feladott termék esetében a teljesítési helynek változatlanul az a hely minősül, ahol a terméket fuvarozásra feladják, abban az esetben azonban, ha a terméket fel- vagy össze kell szerelni a teljesítési helyének az a hely minősül, ahol a terméket ténylegesen fel vagy összeszerelik.

Közösségen belüli beszerzés és értékesítés teljesítési helye

A Közösségen belüli termékbeszerzés esetében főszabály szerint a teljesítés helye abban a tagállamban van, ahová a terméket elfuvarozzák.

A tulajdonjog átszállása és a termék fizikai mozgása nem követi egymást minden esetben, így például az ún. háromszögügylet esetén, amikor is a termék értékesítése három különböző tagállambeli adóalany között történik, a termék azonban az első értékesítőtől rögtön a lánc végén álló vevőhöz kerül. A 6. áfa irányelv erre az esetre egyszerűsítési szabályt alkalmaz, melynek hiányában a lánc közepén álló adóalany adóalanyként regisztrálnia kellene magát a vevője tagállamában és ott megfizetni az adót egyszer a Közösségen belüli beszerzés után, egyszer pedig egy belföldinek

minősülő termékértékesítés után. Ezt elkerülendő teljesítési helyként az első értékesítésnek megfelelő Közösségen belüli termékbeszerzés esetén az értékesítési lánc közepén álló vevő illetősége szerinti tagállamot kell tekinteni, ennek azonban feltétele, hogy a lánc végén álló vevő a saját tagállamában az ún. fordított adózásra irányadó szabályok szerint a második értékesítés után az áfát saját nevében megfizesse, illetve, hogy a lánc közepén álló értékesítő fél ezt az ügyletet háromszögügyletként bevallja az összesítő jelentésében.

Új elemként jelenik meg azon termékek értékesítésének teljesítési helye, melyet Közösségen belüli vasúti, vízi vagy légi járat során értékesítenek, ez esetben a teljesítés helyének az a hely minősül, ahol a személyszállítás megkezdődik. Ezen járatok során az oda és a vissza utat külön útként kell kezelni. Egyéb esetekben a teljesítés helyének azt a helyet kell tekinteni, ahol a termék az adófizetési kötelezettség keletkezésének időpontjában található.

Szolgáltatások teljesítési helye

A szolgáltatásnyújtások teljesítési helyét teljes mértékben harmonizálni kellett a 6. áfa irányelvvel. Főszabály szerint a szolgáltatás teljesítési helyét a szolgáltatásnyújtó székhelye telephelye, ennek hiányában lakóhelye határozza meg.

A termék bérbeadás teljesítési helye főszabályként a megrendelő telephelye, azonban a direktívával összhangban változik a közlekedési eszközök bérbeadásának teljesítési helye.

A közlekedési eszköz bérbeadása teljesítési helyének belföldet kell tekinteni, ha a szolgáltatás tényleges használata, élvezete belföldön történik, és harmadik országot kell tekinteni, ha a tényleges használat harmadik országban történik.

Szállítási szolgáltatás esetén főszabályként

- a személyszállításnál és teherközlekedésnél a teljesítés helyének azt az útvonalat kell tekinteni, amelyet a szolgáltatás nyújtás teljesítése során ténylegesen megtesznek.
- a teherközlekedéshez járulékosan kapcsolódó szolgáltatások (rakodás, raktározás, a közlekedési eszközök őrzése) teljesítési helye, ahol a szolgáltatás ténylegesen történik.

Közösségen belüli szolgáltatásokra vonatkozó szabályok

Egyes, Közösségen belül teljesített szolgáltatások esetében az új törvény a 77/388/EGK irányelv alapján az **általános szabályoktól eltérő** teljesítési helyet határoz meg az adófizetési kötelezettség könnyebb teljesítése érdekében. Ilyen szolgáltatás a **Közösségen belüli teherközlekedés**, az ehhez kapcsolódó járulékos szolgáltatások, valamint mindezen szolgáltatások közvetítése, illetve a termék javítása, karbantartása, megmunkálása.

Közösségen belüli teherközlekedés történik, ha a fuvarozás megkezdésének és befejezésének pontja két különböző tagállam területére esik.

Az eddigiekben a nemzetközi teherfuvarozásra irányadóaktól eltérően a **Közösségen belüli teherfuvarozás teljesítési helyét** a fuvarozás megkezdésének helye határozza meg, de ha a megrendelő attól eltérő tagállamban adóalany, akkor a teljesítés helye a megrendelő adóalanyisága szerinti tagállam.

Közösségen belüli teherközlekedésnél tehát az adó a szolgáltatást saját nevében megrendelő adóalany fizeti, ha a szolgáltatást nyújtó adóalany gazdasági tevékenységének székhelye, illetve állandó telephelye közül az, amely a teljesítéssel a legközvetlenebbül érintett, másik tagállamban vagy harmadik ország területén van, ezek hiányában pedig, ha állandó lakóhelye vagy szokásos tartózkodási helye található másik tagállamban vagy harmadik ország területén.

Ezen rendelkezésekkel elkerülhető, hogy a szolgáltatást teljesítő által a megrendelőre egyébként áthárított áfát az a külföldi adóalanyok számára adható áfa-visszatérítés szabályai szerint visszaigényelje. Ehelyett a teljesítésre kötelezett, amennyiben nem adóalany a megrendelő tagállamában nem számít fel adót, míg a megrendelő a saját tagállamában ezt önadózással rendezzi.

Az adóalap megállapítása és az adómentesség speciális szabályai

A termékimport adóalapjának megállapításánál a törvény a 77/388/EGK irányelv értelmében kiegészíti az adóalap korrekciós tételeket az első Közösségi rendeltetési helyet követően felmerülő ismert járulékos költségekkel, illetve kimondja, hogy az adó alapjába nem tartozik bele az árengedmény és a visszatérítés. Továbbá

a vámtörvény helyett a csatlakozást követően hatályba lépő Közösségi vámjogszabályokra utal.

A termékexport, azzal egy tekintet alá eső termékértékesítés, valamint a nemzetközi közlekedéshez és a termékek nemzetközi forgalmához közvetlenül kapcsolódó termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás esetén az eddig alkalmazott 0%-os kulcsot a Közösségi jogszabályoknak megfelelően felváltja a tartalmában ezzel teljesen azonos levonási jog mellett adómentesség.

Adómentes a termékértékesítés, ha az értékesített termék másik tagállamba kerül, és a vevő közösségi adózással rendelkező adóalany, vagyis a saját tagállamában, ezen beszerzés után adófizetésre kötelezett. Nem vonatkozik azonban ez a szabály az alanyi adómentességet élvező adóalanyokra, mivel az ő értékesítéseikre az alanyi adómentesség szabályait kell alkalmazni. Ez azt jelenti, hogy másik tagállamba irányuló termékértékesítésük után ugyan nem keletkezik adófizetési kötelezettség, de adólevonási jog sem gyakorolható.

Számlázással kapcsolatos rendelkezések

A közösségi jogszabály értelmében változnak a számlázással kapcsolatos rendelkezések. A változás legfőbb pontjai, hogy az adóalany mindig köteles számlát kibocsátani, amennyiben egy másik adóalanynak értékesít, vagy Közösségen belüli adómentes termékértékesítést végez, illetve ha távolsági értékesítés történik. Lehetővé válik továbbá, hogy a kizárólag tárgyi adómentes tevékenységet végző adóalany a számla helyett egyéb számviteli bizonylattal tegyen eleget bizonylatadási kötelezettségének. Amennyiben ellenérték nélküli ügylet történik, erre a számlában szövegesen is utalni kell, és az adóalapot fel kell tüntetni.

A törvény lehetővé teszi a papíralapú bizonylat mellett az elektronikus számlázást is. Elektronikus számla esetén a fokozott biztonságú elektronikus aláírás vagy az elektronikus adatsere rendszerben (EDI) továbbított számla fogadható el adóigazgatási szempontból.

Bizonylatolás

A törvény 62. §-a szerinti felhatalmazó rendelkezés a más helyett történő számlakibocsátás részletes szabályainak meghozatalát, valamint az elektronikus számlázásra vonatkozó részletszabályok megalkotását teszi lehetővé.

A törvény megszünteti a számlát helyettesítő okmányt, mint bizonylati forma elnevezést azzal, hogy az eddigi, számlát helyettesítő okmánnyal kísért ügyletek esetén a számla, vagy az egyszerűsített számla szolgál bizonylatul.

Adózás ügyviteli feladatai

Változások a számla kiállításában (csak a közösségen belüli értékesítésnél):

- a számlába a vevő nevében, telephelyén kívül a közösségi adószámát is szerepeltetni kell
- számla lehet: papír formátumú vagy elektronikus (Biztonságos adatmentés követelmény!)

Vásárlás közösségen belüli eladótól:

- Az ÁFA-t (magyart) felszámítani, bevallani, befizetni,
- Ha gyártásra, vagy továbbértékesítésre történt a vásárlás: visszaigényelhető

Adóalanyok kötelezettségei

- EU Áfa azonosító kérése, lemondása (Augusztus 1-től (hivatalból) megkapták, ki nem kapott kérheti)
Használat: Külföldi partnerével közölni, összesítő jelentés tetejére felírni.
- Érdeklődés partnere érvényes Áfa azonosítója felől:
= partnerétől
= Interneten: www.europa.eu.int/vies
= APEH-től Területi Igazgatóságtól vagy a KKI-tól, telefonon, faxon, levélben.

Összesítő jelentés

Az ÁFA bevallás melléklete. Rögzítés: ÁFA bevallással együtt. Ellenőrzés: logikai (ország kód és karakter).

Vevőnként tartalmazza a bevallási időszak alatt az összes értékesítést, lehet pótolni, javítani. Háromszög ügyletet jelölni kell.

Fehérvár felemelkedőben

Logisztikai szolgáltatás a Közép-Dunántúlon

A Székesfehérvári Logisztikai Szolgáltató Központ a hazánkban kialakított logisztikai körzetekben elhelyezkedő 13, országos jelentőségű logisztikai szolgáltató központból álló hálózat tagja. A közlekedési tárca, a MÁV Rt. és Székesfehérvár Önkormányzata kezdeményezésére 1996 szeptemberében alakult meg a projekt-előkészítő munkával megbízott LOGISZTÁR Kft.

Bíró Koppány Ajtonnyal, a LOGISZTÁR Székesfehérvári Logisztikai Szolgáltató Központ Előkészítő és Szolgáltató Kft. ügyvezető igazgatójával az azóta eltelt időszak eseményeit tekintettük át.

A társaság alapítása után két évvel a kft átalakult Tulajdonosi és Fejlesztő Társasággá, melynek feladata olyan szakmai-, pénzügyi befektetők felkutatása és a programba való bevonása lett, akik hosszú távon érdekeltek a logisztikai fejlesztésekben – idézi fel az indulás utáni helyzetet *Bíró Koppány Ajtony*.

Székesfehérvárt addigra ipari teljesítménye, a városban befektetett tőke nagysága és nagy áruforgalmi teljesítménye miatt már a kiemelt ipari parkok közé sorolták. A 260 hektáros Sóstó Ipari Park mellett további négy (Ikarus, Alba Ipari Zóna, Videoton és Déli) ipa-

ri park, valamint három ipari zóna (a feketehegyi, a városkapu és a gugásvölgyi) található a közép-dunántúli városban. A fejlődésnek köszönhetően megjelent egy nagy logisztikai szolgáltató központ létesítésének igénye, melynek helyéül a Sóstó Ipari Park északnyugati részét választották ki: közel az M7 autópályához, a 7-es, a 8-as, a 63-as, és a 82-es főutak szomszédságában.

1998-1999-ben a KöViM által biztosított 300 millió forintos költségvetési támogatásból – a MÁV Rt. és a GySEV Rt. közreműködésével – elkészült a 63-as elkerülő főút nyomvonala

mentén a kombiterminál. Az állami támogatással, 3,4 hektáros területen megvalósított beruházás keretében 370 méter hasznos hosszon két rakodóvágány és 4 ezer négyzetméteres konténer-tároló betonburkolat, iroda és szociális helyiség épült a szükséges infrastruktúrával. A 20-40 lábas konténereket, csereszekrényeket, félpótkocsikat egy 42 tonna teherbírású Belotti mobil rakodógép mozgatja a közúti és vasúti szállító eszközök között.

2000 és 2002 között mintegy 310 millió forint értékben közműfejlesztéseket végeztek (belső feltároló utak létesültek, gáz-, víz- és villanyvezetékek épültek, valamint csapadékvíz-elvezető rendszer készült), s ezzel a Logisztikai Terminál is alkalmassá vált a betelepülők fogadására.

Két esztendő munkával, két ütemben (a második felét 2003-ban adták át rendeltetésének) az Eurosped Rt. beruházásában felépítettek itt egy 6400 négyzetméteres közvámraktárat.

Tavaly szeptemberben indult a Logisztikai Szolgáltató Központ irányító épületének kivitelezése: az irodaház (melyben az ügyfélváró és a büfé mellett, bank, posta, speditóri és egyéb szolgáltatásokat nyújtó irodák kezdik meg működésüket, s itt helyezték el a





logisztikai szolgáltató központ teljes irányítását biztosító informatikai, távközlési, vagyon- és tűzvédelmi rendszere központi egységeit is) 2004. március 23-án *Medgyessy Péter* kormányfő adta át rendeltetésének. A 840 négyzetméteres alapterületű, (a SMART Hungary 2003-4. pályázaton elnyert 41 millió forintos állami támogatással felépített) épület egyúttal a Közép-dunántúli régió központi vámügyi helye is lesz, ahol reggel hattól este tízig tartó nyitva tartással várják az ügyfeleket. A beruházáshoz kapcsolódóan személy- és tehergépkocsi parkolók létesültek, s kiépült a megközelítést biztosító úthálózat is.

– A Székesfehérvári Logisztikai Szolgáltató Központ most már teljes körű logisztikai szolgáltatást nyújt ügyfeleinek, s adott a továbbfejlődés minden feltétele – hangsúlyozza az ügyvezető igazgató, majd így folytatja: – A LOGISZTÁR Kft. a betelepülők igényeinek megfelelően fejleszti tovább a Logisztikai Szolgáltató Központot.

A kombiterminál 2002-ben 3500, 2003-ban 6600 konténerrel kezelt (az optimális mennyiség évi 8-9 ezer konténer lenne: ez már eltartja a céget és fejlesztési lehetőségeket is indukál). Az előzetes felmérések szerint a körzetben napi 210 db olyan közúti jármű közlekedik valamilyen irányba, amelyen konténerizálható áru mozog. Ennek minimum tíz százalékát, azaz napi 21

konténernyi árut szeretett volna megszerezni a kombiterminál. Most a teljesítmény napi 30 konténer körül jár, azaz elérkezett az ideje a terjeszkedésnek. Ezért idén bővítjük a kombiterminál tároló felületét további 2500 négyzetméterrel, s 120 méterrel nyújtjuk meg a vágány menti rakodási teret, így egyidejűleg 12-13 vasúti kocsirakodása válik lehetővé. A rakodási kapacitás bővítése érdekében tervezzük a megszűnő Józsefvárosi Konténerterminál bakdarujának – felújítás után – 2004 őszén történő áttelepítését ide Székesfehérvárra, a Kombiterminálunkra – mondja *Bíró Koppány Ajtony*.

Az Eurosped Rt. aktív piaci munkájának eredményeként már most kinőtte 6400 négyzetméteres épületét, s ezért idén elindul a bővítés harmadik üteme: további 4600 négyzetméteres raktártér épül, a meglévő épület folytatásaként. A 8 méter belmagasságú, temperálható (de még nem fűtött, mert a most tárolt áru ezt nem igényli) épület közvámraktári funkciót lát el, vamaru tárolására is alkalmas.

2003. novemberében adták át rendeltetésének a Székesfehérvárt elkerülő út első ütemét az M7 és a 7-es főút között. 2005 végéig elkészül ennek meghosszabbítása a 8-as főútig, amely tovább javítja a Logisztikai Szolgáltató Központ megközelíthetőségét. A folyamatosan javuló közúti kapcsolat az ügyfélforgalomban is érződik. Az EU-ba való belépésünkkel egyidejűleg ide

költöző vámügyi szolgálat is tovább lendít majd a forgalmon. Az irodaépületbe a térség meghatározó szállítmányozói, vámügynökségei jelezték betelepülési szándékukat.

2005-re várható az Alba-Zöchling Kft. raktárépítésének indítása (a Militzer/Münch együttműködés kapcsán). Jövőre tervezik – a személyperon vágányrendszer átépítése miatt lebontandó – MÁV darabáru raktárának és ügyfélszolgálati rendszerének ide telepítését a székesfehérvári vasútállomásra.

Az infrastruktúra is tovább bővül: még két vágány épül az Eurosped Rt. az Alba-Zöchling és a MÁV kiszolgálására.

A LOGISZTÁR Kft. folyamatosan tárgyal további, betelepülési szándékozó cégekkel is. A 20 hektáros területnek jelenleg egyötöde beépített, van még hely bőven. A tervek szerint 2005-2006-ban a kihasználtság eléri majd a 40-50 százalékos arányt.

A közelben található Börgöndi, volt katonai repülőtérből – távlatilag – kiváló cargo bázist lehetne kialakítani, de a korábban az angol érdeklődővel folytatott erős tárgyalások manapság kissé elcsendesedtek... A közelben megvalósítani tervezett „Technopolisz” tudományos és ipari együttes elképzelése is alátámaszthatja e tervet.

Bárány Tibor

EUROLOG Budapesten

Logisztika határok nélkül

Az idén huszadik születésnapját ünneplő Európai Logisztikai Szövetség (ELA – European Logistics Association) június 10-12-én a magyar fővárosban, a Novotel Budapest Centrum szállodában tartja EUROLOG 2004 című kongresszusát, melynek jelmondata: „Logisztika határok nélkül – Új lehetőségek az EU-csatlakozás után”. A konferencia társ-szervezői a Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság (MLBKT) és a Magyar Logisztikai Egyesület (MLE). A hazai összefogáson alapuló és nemzetközi támogatást élvező jelentős logisztikai esemény helyszínválasztásban bizonyára közrejátszott a tény, hogy az ELA-nak alapítása óta tagja az MLE (illetve elődszervezete, a MAE-AGROLOG). Prof. Emeritus Dr. Knoll Imre egyetemi tanárral, az MTA doktorával, aki az MLE tiszteletbeli elnökeként az EUROLOG 2004 programbizottságának tagja, a kongresszusról beszélgettünk.



– Volt már fővárosunkban logisztikai kongresszus?

– A logisztika hazai, két évtizedes történetének kiemelkedő eseménye lesz ez a kongresszus. Korábban, 1985-ben és 1991-ben is volt már ELA kongresszus Budapesten. (Az első európai logisztikai kongresszust a Magyar Logisztikai Egyesület rendezte 1985-ben Budapesten, a MEDOSZ székházban, a Jókai téren.) Az MLE tiszteletbeli elnökeként én vagyok az egyetlen, aki az ELA jelenlegi 40 tagszervezete között az európai szövetségben egyesületét már húsz esztendeje képviseli. Az EUROLOG 2004 Nemzetközi Logisztikai Kongresszus kiváló lehetőséget teremt a tapasztalatcserére, melyben a közép- és kelet-európai országok EU-hoz való csatlakozása, valamint az ehhez kapcsolódó logisztikai kérdések kihívásainak gyakorlati és elméleti vonatkozásait egyaránt megtárgyalhatják a résztvevő logisztikai szakemberek, döntéshozók és politikusok.

– Mit jelent ma a logisztika?

– A „logisztika” szó az elmúlt két évtizedben, az anyagmozgatás és az anyag-gazdálkodás, valamint a szállítás összevont kifejezéseként használt elegáns, de némiképpen különös kifejezésből a vállalatvezetés egyik kulcsfontosságú, stratégiai fogalmává vált. Ennek oka az is, hogy ezen időszakban régióinkban is jelentős volt a változás és a fejlődés, de még sok izgalmas lé-

pés áll előttünk. A tudásalapú gazdaság küszöbén a gyakorlati és tudományos szemlélet keresztezése jelenti mindkét terület sikerességének alapját, amely tükröződik az EUROLOG 2004 programjában is. Az MLE már számos logisztikai fejlesztés aktív közreműködője volt (például a Nestlé és a TNT Logisztikai Kft. által 1992-93-ban létrehozott, első hazai vállalati logisztikai központ raktárának és országos áruelesztő hálózatának kialakításában is vezető szerepet töltöttünk be).

– Milyen célt tűzött maga elé a kongresszus?

– A kongresszus a logisztika nemzetközi fejlődéséről szeretne számot adni, s trendeket kíván kijelölni. A nyitó és záró plenáris ülések, valamint a párhuzamos szekcióülésekkel zajló kongresszus témakörei között szerepel majd a makrologisztika, a kulturális különbségek kezelése, az ellátási lánc pénzügyei, az együttműködés, a logisztikai szolgáltatás kérdései, az ICT, szoftverek és standardok. De szó esik az egyre szélesedő ellátási láncok, hazai és nemzetközi gyakorlatban már jól bevált példáiról is.

A jelentős nemzetközi részvételű kongresszus résztvevőit Gerard Roux elnök köszönti az ELA képviseletében, az MLBKT nevében Kiss Péter üdvözlöli a kongresszust, míg jómagam az MLE színeiben mondom nyitó beszédet. Csaknem harminc előadás hangzik

majd el a kongresszuson. A neves külföldi előadókon kívül, gazdasági életünket képviseli Csonka Endre, az ÁTI Depo Rt. vezérigazgatója (Logisztika határok nélkül – panelbeszélgetés), dr. Szabó Pál, a Magyar Posta vezérigazgatója (Makrologisztikai, infrastruktúra szekció), Bojár Gábor a Garphisoft igazgatója (Kulturális különbségek szekció), Himer Erika a Danone Hungary képviseletében (Az ellátási lánc pénzügyei szekció), Waberer György, a Waberer's Csoport tulajdonosa és vezetője, valamint Fülöp Zsolt a DELOG Kft. igazgatója (Logisztikai szolgáltatások, fejlesztések Közép- és Kelet-Európában szekció) és dr. Wolf Károly, a GE Hungary, OSE Kft igazgatója (Együttműködés szekció). A tudományos életet Prof. Dr. Vámos Tibor akadémikus képviseli, aki az EU csatlakozás történelmi jelentőségéről tart előadást.

Nagy örömmel hívom fel a figyelmet arra – mondja Knoll professzor, aki egyébként a Magyar Tudományos Akadémia Logisztikai Albizottságának is elnöke –, hogy a rendezvényen külön szekció tárgyalja az oktatás, kutatás és továbbképzés kérdéseit. Az MLE különben tíz éve foglalkozik, államilag is akkreditált – különböző szintű – képzésekkel, melynek az is a magyarázata, hogy a hazai logisztikai szervezetek vezetői kezdetben főként felsőoktatási szakemberek voltak. Így e szektor élenjáró módszereiről autentikus forrásból, több előadásban is hallhatunk. Ugyanakkor a logisztikai szervezetek és a hazai felsőoktatási intézmények, valamint a téma európai képviselői, egyebek között, az EU bővítés következtében több oldalról módosított logisztikai ellátási láncok trendjeit is megvitatják, hangsúlyozva, mennyire fontos az új logisztikai módszerek gyakorlatban való elsajátítása is.

– Egyidejűleg zajlik a Spedexpo is Budapesten. Nem zavarja egymást a két rendezvény?

– Nem, sőt próbáljuk kihasználni az egy helyen, egy időpontban, két rendezvény nyújtotta előnyöket. A nyitó napot megelőző délutánon a kongresszus résztvevői meglátogatják a június 9.-11. között zajló Spedexpo 2004 Nemzetközi Logisztikai, Fuvarozási és Haszongépjármű Szakkiállítását a Budapesti Vásárközpontban.

Bárány

Gyarapodó négyzetméterek, üzleti siker, díjeső

Bérbeadási rangsor élén a Harbor Park

Megváltozott az ipari parkot üzemeltető, idén tízéves Crow Holdings Magyarország Kft. tulajdonosi szerkezete: a Wallis Ingatlan Rt. eddigi társa, a névadó amerikai családi vállalkozás a továbbiakban csupán befektetéseiért kíván foglalkozni, ezért értékesítette fejlesztő-szolgáltató üzletágait. Helyébe az európai ügyvezetők által összehozott csoport lép, és rövidesen Harbor Ipari Ingatlanfejlesztő Kft. néven találkozhatunk velük. A váltás nem érinti az üzleti stratégiát: ipari és logisztikai ingatlanfejlesztésben a megszkott magasan színvonalon, piacvezető bérbeadóként helytállni.

Wachslér Tamás ügyvezető igazgató – építészmérnöki diplomával ugyan, de politikusi-közigazgatási karrier után – mélyvízbe ugrott, amikor 2002 novemberében a cég élére került. – Minimálisat tudtam az ingatlanfejlesztésről, minimálisat a logisztikáról, de irányítottam már különféle bonyolult szervezeteket (két évig a Honvédelmi Minisztérium közigazgatási államtitkára voltam, majd két évig a Budapest Aréna projektigazgatója). Aki elsajátítja a különböző vezetési technikákat, könnyebben tud egy új területen jól szerepelni, mintha az adott szakmát ismerné jól, de vezetési tapasztalat nélkül. A felkérés tehát egy ugyanolyan felfedezésre és megoldásra váró feladat volt számomra, mint az előzők – vallja a fiatal ember.

Másfél évvel ezelőtt a Crow Holdings épp egy válság mélypontjából lábalt kifelé, a létszám jelentős részét leépítették. Az akkori üzletpolitika célul tűzte ki a társaság akkor egyetlen projektjét, a Harbor Parkot felszálló ágba hozni. Az új vezetés ténykedése nyomán 2003 a sikerek éve lett: az ügyfelek elégedettségét a bérbeadási terv több mint kétszeres, a tulajdonosokét az üzleti elvárások több mint négyszeres túlteljesítése jelzi. A szakmai elismerések sem maradtak el tavaly: a hazai ingatlanszakma „ReSource legjobb ipari és logisztikai projekt díjat” ítélte a vállalkozásnak, majd külföldi ingatlanpiaci szakemberek nemzetközi szinten is kiemelték az értéket a fejlesztésük alatt álló Harbor Parkot. A 2004. január 22-én, Varsóban megtartott ünnepségen a közép-kelet-európai térség legjobb ipari és logisztikai fejlesztésének járó kitüntetés átvételével a Crow Holdings díjazottként egyedül képviselte Magyarországot.

Az eredmények hátterében két szélsőérték közötti egyensúly megeremtése áll: ha nem sikerül bérbe adni az épületeket, a négyzetméterek kihasználatlanul maradnak, ha pedig túl gyors az értékesítés, a fejlesztés nem olyan ütemű, hogy bármikor rendelkezésre álljanak, így a lehetséges ügyfelek elvesztésével kell számolni. A spekulatív program tehát akkor működik jól, ha rendre egy lépéssel az éppen megkötött



szerveződések előtt járnak, azaz mindig egy kicsit többet építenek, mint amennyit bérbe adnak.

Az üzletfejlesztés másik fontos eleme a piackutatás. A társaság elsősorban olyan ügyfelek megszerzésére törekszik, amelyek saját igényeknek megfelelően kialakított épületeket kívánnak. A Harbor Park nem kimondottan logisztikai park: nemcsak logisztikai szolgáltatást nyújt, de otthont ad logisz-



szerint nem csorbulhat jelentős helyzeti előnyük: raktárak sorakoznak, amerre a szem ellát, szerte élénk építkezés zajlik, kamionok jönnek-mennek – a működő projektnél nincs is jobb ajánlólevél. – Ez megalapozza a reményt, hogy képesek legyünk megtartani piacvezető pozíciónkat a bérbeadási listán – bizakodik az ügyvezető, végül hozza a döntést: – A későbbiekben sem kívánunk szétaprózódni, és olyan dolgokkal foglalkozni, amelyekhez nem értünk: a suszter maradjon a kaptafánál. Ipari és logisztikai fejlesztésben vagyunk jártasak és bárkivel versenyképesek, tehát kifejezetten ezen a téren vállalunk és keresünk magunknak további megbízásokat. Ehhez kapcsolódóan már kilátásban vannak a Harbor Parkhoz hasonló projektek.

Varga Violetta



építésre szánt földdarabok pontos besorolásáról. A beépíthetőségi maximum 160–180 ezer négyzetméter körül várható. Ha úgy tekintjük, a fele már megvan, de van még munka bőven.

itikai jellegű tevékenységnek is, sőt, a legjellemzőbb az ipari tevékenységet űzők gyarapodó száma. E tagozódott bérlői szerkezettel több lábon állnak, és kevésbé kockázatos a befektetés.

Pillanatnyilag összesen 70 ezer négyzetmétert tesz ki a már használatba vett, valamint a szerződések alapján folyamatosan készülő házak területe. Az előrehaladott tárgyalási szinten lévő üzletek nyomán jelenleg egy 16 ezer négyzetméteres épület és egy 10 ezer négyzetméteres csarnok létrehozása áll küszöbön. – Okkal számítottunk rá, hogy idén a Harbor Parkban megépített négyzetméterek száma eléri a 100 ezret – állítja az ügyvezető. A további bővítésnek határt szab a rendelkezésre álló terület egy részének kisajátítása az – egyébként kedvező – autópálya-csomópont számára, ugyanakkor folyik az egyeztetés a fővárossal a be-

Abban még sok a bizonytalanság, hogy az uniós lét milyen hatással lesz a Park működésére. Gazdaságkutatók feltételezik, hogy felértékelődik majd hazánk logisztikai fontossága, a növekvő igények és az élénkülő piac új szereplők megjelenését és gyors fejlesztéseket hoznak, de Wachsler Tamás



GLS GENERAL LOGISTICS SYSTEMS – májustól uniós csomagszolgáltatás!

Minden piaci szereplő bízik abban, hogy az **uniós csatlakozás megnyitja Európa piacát!**

Hogy ez megvalósuljon, a GLS General Logistics Systems májustól jelentős logisztikai újdonságokkal lepi meg az ügyfeleket.

„A legjelentősebb újság az, hogy a május első munkanapján indul **GLS** Szlovákia révén Szlovákiában is az egész országot lefedő 24 órás **GLS** csomagszolgáltatás lesz elérhető. A magyarországi és szlovák rendszerek speciális összekapcsolása révén **Magyarország és Szlovákia területén belül bárhol, bárhova, a feladást követő munkanapon, garántáltan** kiszállítjuk a csomagokat, a B2B piaci szegmensben, a **GLS-től** Magyarországon már megszokott pénz visszafizetési garancia mellett!” mondja Szemkeő Gábor a GLS ügyvezetője. „A gyorsasághoz kedvező árak társulnak.”

Ebben a régióban a két országra kiterjedő, jelentős volumeneket kezelni képes, teljes lefedettségű, egy munkanapos elérési idő egyedül áll a kínálatban.

A **GLS** a szlovákiai rendszer kiépítésére már az első évben 1 M Euro-t meghaladó összegű beruházást tervez. Ezáltal a **GLS** Szlovákia már az első naptól tudni fogja a **GLS** európai szabványainak megfelelő szolgáltatásokat, a csomagok legalább négyzteri skenelését, az IOD és POD hozzáférést a **GLS Tracking & Tracing** rendszerben valamint a magas minőségi szintet.

Szlovákiában a **GLS** rendszer 4 depóval indul és a költséghatékonyság a tervek szerint rövid időn belül eléri az európai átlagot.

A **GLS** szlovákiai központja Zvolenben lesz, ahol a kis számú, hatékony stábot Lilla Szerencsesova country manager irányítja. „A **GLS** Szlovákia indulásától magas minőségű, megbízható csomagszolgáltatással lép a piacra” mondja. „Már az induláskor 9 alkalmazottnak és mintegy 15 gépkocsi-vezetőnek adunk munkát Szlovákiában. Ez a szám terveink szerint néhány év alatt a sokszorosára fog nőni.”

Az európai térség összes többi országa is közelebb kerül Magyarországhoz! A vámkezeléshez korábban szükséges egy-két nappal, valamint a

logisztikai rendszerek fejlesztése következtében további – általában – egy nappal az átfutási idők lerövidülnek. Ausztriába, Csehországba például két munkanap, Németországba, Hollandiába, vagy Lengyelországba három nap átfutási idővel érkeznek meg a csomagok, a közúti továbbításnak megfelelően nagyon kedvező árakon.

A **GLS Tracking & Tracing** rendszer segítségével a Megbízó mind belföldön, mind az export csomagoknál egyszerűen és ingyenesen információt kaphat a csomag státuszáról, akár telefonon, az Interneten, vagy írásos formában, az átvételi elismervény (POD) másolatával.

A **GLS** fejlesztései segítségével a magyar cégek versenyképessége, hatékony piaci megjelenése az európai piacokon jelentősebb befektetés nélkül megoldható lesz.

A külföldön eladott árut a magyarországi elosztó központban csomagolhatják, a belföldi áruval együtt, külön adminisztráció nélkül feladhatják, és az rövid átfutási idővel, megbízhatóan kiszállításra kerül a megrendelőhöz.

A **GLS General Logistics Systems Hungary** és a **GLS General Logistics Systems Szlovákia** a **GLS**, az európai B2B (business to business) csomag-, logisztikai- és expressz piacon egységesen magas minőségi színvonallal megjelenő cégcsoport része. A **GLS európai** filozófiáját – „Think global – act local” – „Gondolkodj globálisan – cselekedj helyileg” – jól kifejezi a magyar és szlovák piacon egyedülálló szolgáltatás beindítása. A lendületes **GLS** logo egy 16 000 járműből álló flottán látható, a rendszer 25 csomagfeldolgozó központ és 500 depó üzemeltetésével működik szerte Európában.

A **GLS** beruházásainak értéke Magyarországon az alapítás óta eltelt 6 évben mintegy 3,5 M Euro volt. Az alkalmazottak száma közel 50 és további mintegy 200 fő dolgozik az állalkozói körben, állandó jelleggel a **GLS** magyarországi rendszerében.

A **GLS** logisztikai rendszere a budapesti csomagelosztó üzem (hub) és kiszállító depókon túl további 20 vidéki depóra épül, ennek megfelelő számú menetrendszerű távolsági járatokkal.

A kiszállító gépkocsik a depókból indulva kis területen, nagy hatékonysággal kézbesítik a csomagokat.

A **GLS** integrált csomagszolgáltató rendszerében sok megbízó áruját konszolidálja, ezáltal a „City Logisztika” kritériumait teljesíti, a nagyvárosokban a csomagokénti futásteljesítmény száz méterekben mérhető, azaz a **GLS** rendszer környezet barát is.

Az európai know-how révén a **GLS** megbízói olyan előnyökkel is számolhatnak, mint például a csomagadatok elektronikus átadása, ezáltal nagy adatmennyiségek gyors feldolgozása.

A **GLS** a logisztikai adatok egyszerű kezelése érdekében olyan softwareket fejlesztett, melyeket a megbízóhoz telepítve a feladási adatok EDI típusú átadása válik lehetővé, ezzel is csökkentve a kézi adatrögzítés hibalehetőségeit és növelve a csomaglogisztika hatékonyságát.

Napi gyakorlat a csomagolási, logisztikai együttműködés, a folyamatosan korszerűsített és egyszerűsített eljárások és okmányok.

Az Internet a csomagkeresésen túl kiváló lehetőséget biztosít a technikai információk jól elérhető szolgáltatásához is.

Az együttműködés magas szintje a minőségi csomagszolgáltatást igénybe vevők számára az átlagot meghaladó növekedés esélyeit is meghozza.

A **GLS** Magyarországon a csomagpiacon volumenben a második, az alkalmazott technológia és a minőség tekintetében a piacvezető helyen van.

A **GLS** most Magyarországon és Szlovákiában is magasabb sebességfokozatra váltott, az uniós csatlakozás lehetőségeire alapozva, a magyar és szlovák partnerek európai sikere érdekében.

Információ:

Szemkeő Gábor
GLS General Logistics Systems
Hungary Kft.
gabor.szemkeo@gls-hungary.com,
Tel.:+3613712170,
Fax:+3613710521,
Mobil:+36302123186
www.gls-hungary.com



Néhány gondolat a 2003. év második felének rendkívül alacsony vízállási helyzetéről és az azzal kapcsolatban sürgősen megoldandó problémáról

2003 a hajózások történetében mindenképpen emlékezetes év marad. Köszönhető ez annak, hogy a rendkívül alacsony vízállás nemcsak rekordokat döntött a Dunán és a Rajnán egyaránt, de tartósságával is „kiemelkedőt” produkált. Gyakorlatilag júliustól egészen december végéig – minimális javulások kivételével – tartott ez az állapot. Az Al-Dunán egyenesen odáig fajult a helyzet, hogy hosszú hetekig vesztegeltek a hajók, ill. Újvidéknél az ideiglenes pontonhidat a meder összeszűkülése miatt nem tudták kinyitni.

A hajók vezetői, valamint az irányításban dolgozó szakemberek ebben a helyzetben még fokozottabban figyelték az időjárás-előrejelzéseket, az adott folyó szakaszok és a mellékfolyók jellemző vízmércéit, hiszen sokszor csupán centimétereken múlt, hogy a hajók az amúgy is erősen lecsökkent rakományukkal át tudnak-e hajózni a kritikus gázlókon.

Ez a körülmény ismételt és még inkább hangsúlyosan felvetette azt a már több, mint 10 éves problémát, amit a Bős-i erőmű üzeme okoz, nevezetesen, hogy az erőmű működése óhatatlanul vízszintingadozásokat eredményez egy napon belül is. Ez kisvízes időszakban a szigetközi gázlóknál, de lejjebb a nyergesi, dömösi, nagymarosi sziklás szakaszokon is komoly veszélynek teszi ki a hajókat, ugyanis a pár órás drasztikus víz visszatartások miatt (csúcsüzemhez víz gyűjtés) a közeli Gönyü fölötti gázlóknál hajó felakadásokat, ill. a viszonylag szintén közeli nyergesi sziklás szakaszon akár lékesedéseket is okozhat. Ennek az a magyaráza-

ta, hogy a hajók csupán a reggel kiadott vízállásokat ismerik, de nem tudják azt, hogy pl. éjfél után az erőmű csökkentett energia termelése miatt kevesebb víz jutott a felső bögéből az alvízre, majd hajnalban ismét nagyobb teljesítményt produkálnak, és az erőmű alatti vízmércéken a reggeli vízállás nem jelzi, hogy pár órával előbb egy – akár méteres – hullámvölgy alakult ki.

Ezt a helyzetet csak úgy lehetne kezelni, ha a magyar szakaszon is megtörténne automata vízmércék beépítése, így a hajók és az irányítók folyamatosan telefonon tájékozódhatnának a pillanatnyi vízállási adatokról. Nem véletlen, hogy a Duna osztrák, német szakaszán, de az egyéb nyugat-európai folyókon is minden meghatározó vízmércé állás folyamatosan lekérdezhető, sőt, a kritikus mércék megelőző adatokat is bemondanak. Az ilyen átalakítás biztosan költséges, de még mindig olcsóbb, mint egy hajóút elzárás, esetleges olajszennyezés által okozott kár anyagi és környezetkárosító hatása.

Jó hír, hogy a Közlekedési Főfelügyelet Hajózási és Tengerészeti Osztály vezetője ifj. Horváth Imre – aki szintén a kezdetektől szorgalmazza a probléma megoldását – tájékoztatott, hogy elkezdődik a közös magyar-szlovák Duna szakaszon, majd lejjebb is a fontosabb vízmércék telefonon hívhatóvá tétele. A tervek szerint legelsőként a Szigetközben Medve közelében helyeznek üzembe egy ilyen mércét, remélhetőleg még az idén.

Példaértékű döntés

Kiállt a hajózásért a Német Szövetségi Tanács

2003. november 7-én a 793. tartományi képviselői ülésen döntést hoztak „belvízi hajózás egyenlő esélyeinek megteremtéséről”, melynek értelmében az alábbiakra szoltították fel a szövetségi kormányt.

Megvalósíthatósági tanulmányokat kell készíteni a Dúnán, az Elbán, a Weseren és a Saale-n szükséges vízépítési munkálatokról, és meg kell valósítani azokat. A hajózhatóság biztosításához és javításához elengedhetetlen projekteket az ökológiai érdekek és az árvízvédelmi szempontok figyelembevételével kell kidolgozni. Magas vízállással kapcsolatos tudományos szakmai értékelésekből kiderül, hogy a vízépítési projektek eredményeképpen a fenti folyókon az árvízi helyzet nem romlott tovább. Vízépítés és árvízvédelem célzott együttműködésének köszönhetően pedig további javulás várható a jövőben. Ezért a korábbi intézkedési terveket, melyek a hajózhatóság mellett biztosítják, hogy árvíz esetén a víz ne az ártereken, hanem a folyómederben vonuljon le, újra felül kell vizsgálni.

A szövetségi tanács szükségesnek tartja, hogy a belvízi hajózást a következő években nagyobb mértékben vonják be a közlekedési fejlesztésekbe. Az alternatív lehetőségek szerepe csak akkor nőhet a gyorsan növekvő közúti forgalommal szemben, ha közlekedéspolitikai eszközök révén a közlekedési ágazatok között (közút, vasút, vízi út) egyensúlyt hoznak létre. Logisztikai intézkedéseken keresztül a közlekedési ágazatokat oly módon kell bevonni az integrált fuvarozási láncba, hogy az adott ágazatra jellemző előnyök kihasználhatóvá váljanak. A „vízi út – belvízi flotta – kikötők” közlekedési rendszerének kapacitástartalékai akkor teszik lehetővé a következő évek forgalomnövekedésének eredményes kezelését, ha a hajózási viszonyok a gazdaság számára hosszútávon kiszámíthatóbbá válnak.

A meglévő közlekedési infrastruktúra – beleértve a belvízi hajózást is – Németországban csak részben felel meg a kibővített Európa követelményeinek. A víziút-hálózat számára is célként jelölték meg, hogy környezetbarát és biztonságos feltételek mellett hosszútávon jelentős áruforgalmat biztosítson, valamint a többi közlekedési ágazatot azok komparatív előnyeit figyelembe véve kapcsolja be a fuvarozás bonyolításába.

A jövedelemadó törvényben újra lehetővé kell tenni a hajók eladásából származó nyereség adómentes átvitelét a beruházási céltartalékba. A szövetségi tanács arra is rámutat, hogy a német belvízi hajózás versenyképessége külföldi vállalatokkal szemben erősen korlátozott. Ennek egyik oka a jövedelemadó törvény változása, mely a németországi hajópark modernizálását akadályozza. Amennyiben ismét lehetőség lenne beruházási céltartalék képezésére, ez hozzájárulhatna a modernebb, nagyon teljesítményű és környezetbarát hajók iránti befektetések ösztönzéséhez. Ezáltal csökkenhetne a hajóknak a külföldi hajópar-

kokéhoz képest jelentősen magasabb átlagéletkora, és a német belvízi hajózási vállalatok versenyképesebbé válhatnak.

A szövetségi kormánytól elvárják, hogy továbbra is nagy fontosságot tulajdonítson a Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN) kialakításának, a prioritások meghatározásánál a TEN fő irányvonalai felé orientálódjon, és ezeket az új szövetségi közlekedési útvonalak tervezésénél a vízi út – belvízi flotta – kikötők közlekedési rendszer érdekében megfelelően kihangsúlyozza.

Megjegyzés: A Német Szövetségi Tanács határozata példaértékű. A döntést abban a Németországban hozták meg, ahol a hajózási infrastruktúra az európai felső kategóriát képviseli, 7300 km hajózható vízi úttal rendelkezik, melyből több mint 2000 km komplex duzzasztóműrendszerekkel megépített csatornázott folyó ill. csatorna. Ott, ahol az EU égisze alatt a támogatott hajótér selejtezési programot (régierő újat) 2003-ban befejezték, azaz komplex technológiaváltást már végrehajtották. A hajózási támogatási rendszer révén kedvezményes, államilag garantált 14-20 éves kedvezményes hitelekkel segítik a hajózási vállalkozásokat. Remélhetően a német döntés elősegíti a magyar hajózási támogatási rendszerének kialakítását, melyre Magyarországon sajnos 1991 óta nem volt példa. Hazánk Európai Unió csatlakozása után e nélkül az amúgy is hátránnyal induló magyar vállalkozások talpon maradási esélyei minimálisra csökkennek.

Az **ARA-kikötőket** érintő forgalomban csökkentek a fuvardíjak. Az árualetta és a viszonylatok meglehetősen vegyesek voltak.

Ausztriában az árukínálat erősen gyengült. A műtrágyapiac jellemző volt a mennyiségek törlése, így túlnyomóan csak völgymenő forgalom maradt. Az agrárszektorban is viszonylag kevés rakomány jelent meg, és a montánpiac gyakran csak részrakományokkal tudott szolgálni. ARA-kikötőkből érkező megnövekedett hajóforgalom nyomást gyakorolt a piacra és a fuvardíjakra.

Szlovákiában az árukínálat kedvező vízállás mellett szegényes volt. A kis mennyiségű vas, adalékanyagok, cukorrépapellet, elszórtan gabona- és projektrakományok gyorsan elfogytak. A fuvardíjak csökkenő tendenciát mutattak.

Magyarországon az agráráruk forgalma egyes viszonylatokban nagyobb mennyiségek törlésével teljesen visszaesett. Az acélrakományok mellett csekély mennyiségben búza, repce és napraforgómag merült fel csökkenő fuvardíjakkal. Néhány szállítmány Ausztriába is ment.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötő	Mannheim	Oberrhein	Ausztria	Szlovákia	Magyarország
ARA-Kikötő	–	6,75	11,00	17,00	18,00	19,50
Mannheim	4,25	–	4,00	10,50	14,50	–
Oberrhein	4,25	2,10	–	–	–	–
Ausztria	13,50	10,50	14,50	–	4,00	6,00
Szlovákia	15,50	14,00	17,00	–	–	6,50
Magyarország	19,50	16,00	19,00	6,20	–	–

A fuvardíjtükör csak tendenciákat mutat. Hosszútávú együttműködés, házi vagy külön-megállapodások nem összehasonlíthatók az itt közölt adatokkal. A díjtételek az adott reláció legtávolabbi 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 a 2004.02.09-28. közötti időintervallumot öleli fel.

Készült a „Binnenschiffahrt” táblázatának felhasználásával.

Mahart Container Center (MCC) Kft.

Töretlenül fejlődő, piacvezető társaság

Kántor László 2001. június elseje óta a Mahart Container Center Kft. ügyvezető igazgatója. A társaság önállóvá válása óta sikeres pályát futott be: 1999. január elseje óta, amikor kivált a Mahart Szabadkikötő szervezetéből, töretlen a fejlődése. Két esztendeje már piacvezető pozícióban dolgoznak. A tavalyi, 100 ezer TEU feletti rekord-teljesítményével pedig kapacitásának határait súrolta a kft. Az ügyvezető igazgató azonban nem elégedett: tudja, hogy a körülmények javításával még tökéletesebb és jobb lehetne a szolgáltatás.

A növekvő forgalom megkívánta a nyitvatartási idő hosszabbítását. 2003. január elseje óta nonstop üzemelnek. Éjszaka egyszerre nagy mennyiségű konténer továbbítható. Az éjjel-nappali nyitva tartás mellett jelentősen megnőtt a létszám is a kft.-nél. Húsz helyett ma már 37 fővel dolgoznak (a munkatársak zöme nehézgép- és darukezelő). 2003-ban 100 ezer TEU felett teljesítettek, s ebben a vízdoldali rakodás rendszeres és növekvő volt (az üres konténerek – pozsonyi és ausztriai úticéllal történő – evakuálásában a vízdoldali rakodás elérte a 15 százalékot). Egy gyenge első negyedév után, a 2003-ra tervezett 539 millió forintos üzleti terv helyett egy nem várt, hatalmas, 920 millió forintos árbevételnek örülhettek az év végén.

Az ember azt hinné, hogy a tavalyi rekord-forgalom megismételhetetlen, de látva az idei első negyedév adatait, kissé gondolkodóba esik: három hónap alatt 32 ezer TEU-s teljesítményt regisztrált a MCC Kft., ami átlagosan havi 9-11 ezer TEU mozgását jelenti. Nem csökken a forgalom! Ez az ütem tavaly még komoly stresszt okozott, idén azonban hozzászoktak, felgyorsultak, összerázódtak a munkatársak. Ma már úgy látják, – bizakodnak – idén is simán meglesz a 100 ezer TEU. A konténer-emelések száma nem csökken, de a forgási sebesség növekedett: a konténerek egyre kevesebb időt töltenek az MCC területén.

Az erősödő forint (megállapodásaik zöme euro-alapú) árbevétel-vesztéséget jelent számukra. Ennek ellenére idén is 800-900 millió forintos árbevétellel kalkulálnak.

A 2004-es esztendőben végre hozzá láthatnak a több éve elhanyagolt infrastruktúrában keletkezett károk helyreállításához. (több tízmillió forintot költenek útjavításokra, csatorna-karbantartásra). A 80 tonnás berendezések 30 tonnás konténereket emelnek, s ekkora terhek alá megfelelő – 40 centiméter feletti az ideális – betonvastagság szükséges. A közúti kapcsolat mellett a vasúti forgalom is jelentős. Három menetrendszerinti konténeres irányvonat indul hetente: az ERS hetente két vonatot indít Budapestről Melnikbe (Prága mellé, ahonnan Hamburgba, Rotterdamba és Bremerhavenbe továbbítják a konténereket) és egyet Koperba. Idén a vonatok számát növelik: Koperbe és Melnikbe is egy-egy több vonatot indítanak. Extra vonatokat is indítanak üres konténerekkel, s érkeznek rakott konténeres import küldemények is.

Az MCC Kft. 45 ezer négyzetmétert bérel a Mahart Szabadkikötő Rt-től (a kikötő idén emelte szolgáltatásai árát). E területen 24 órás, kutyás őrszolgálat vigyáz a konténerek épségére, és a bennük lévő árukra. A biztonságot a Szabadkikötő video térfigyelő rendszere is erősíti, s az MCC Kft. saját kamerarendszert is kiépített: ezt a rendszert

most korszerűsítik. Áttérnek a digitális képrögzítésre, s több megfigyelő monitort állítanak be. A terület kihasználása már a maximum közelében van, ám a tapasztalatok szerint a konténerizáció gyorsabban fejlődik, mint a kiszolgáló kapacitások. (Kántor László megjegyzi, hogy a BILK-ben irigylésre méltóak a körülmények: ha az oda beruházott összeg töredékét megkaphatta volna a Szabadkikötő, már sokkal előbbre tartanának...)

Ma Magyarország még mindig főváros-centrikus az ipar és a kereskedelem szempontjából is. Erősödnek a térségek (Győr-Gönyű, Baja) is, de ezek a fővárosi pozíciókat még nem fenyegetik. A Philips is Csepelre hozta üres konténereit Székesfehérvárról, sőt a Flextronics konténerei is ide érkeznek vasúton, s innen mennek tovább vízen. A későbbiekben Nyugat-Magyarországon a GE megerősödhet és kiépíthet egy ilyen központot, de a többi bázis nem fenyegeti az MCC Kft. pozíciót. A Harbor Park pedig egyenlőre szárazon fejlődik, s még nem indult meg a víz felé. A fejlődés irányainak és helyszíneinek kiválasztásában a tőke dönt!

A Mahart Container Center Kft. induláskor tíz évre szóló koncessziót kapott a konténerek kezelésére a jelenleg privatizáció alatt álló Mahart Szabadkikötőtől. A tizből eltelt hat év, s a koncesszió 2008. december 31-én lejár. A hátra levő négy évre már nincs olyan befektető, aki itt beruházná (a hezitáció pedig a perspektivikus üzletmenetet akadályozza). A rekonstrukcióra szoruló daru már 32 esztendő, felújítási költségeit másfél évvel ezelőtt 80 millió forintra becsülték. Van öt Kalmar mobil rakodógépük is, meg egy rendszám nélküli Liaz nyergesvontató a konténerek telepen való mozgásához.

Az MCC Kft. működésének öt éve alatt induló teljesítményét megötszörözte. A Mahart privatizációja is jöhetne már, hogy a Szabadkikötő új tulajdonosa majdani beruházásaival javítsa a belső körülményeket és a külső megközelíthetőséget.

Bárány Tibor

Európai terminálhálózat

Csúcsra tör a BLG Logistics

Az utóbbi időben sokfajta szóbeszéd kapott lábra a németországi Brémában székelő BLG Logistics csoporttal kapcsolatban. Főleg azt beszélték, hogy a neves cég csak a konténerszállítás területén nyereséges, de a többi üzletágban nem mennek jól a dolgok. Bezzeg a város labdarúgócsapata, a Werder Bremen sikert sikerre halmoz. Detthold Aden, a BLG Logistics csoport elnöke a DVZ-nek adott interjújában cáfolta a szóbeszédeket, noha kétségtelen, hogy a vállalat nem minden területen ér el egyformán jó eredményeket. De legalább olyan jól akarnak üzletelni, mint ahogyan a Werder Bremen játékosai fociznak...

Detthold Aden csaknem harminc esztendeje dolgozik a szállítmányozási és logisztikai szakmában, s 1999 óta a BLG Logistics csoport elnöke. A vállalatcsoportnál összesen 6700-an dolgoznak három fő területen. Az egyik a gépjárművek logisztikai ellátása: 2003-ban mintegy 3,22 millió járművet szállítottak rendeltetési helyükre. A legjelentősebb központ a Bremerhavenben található terminál, de a Dél-Olaszországban lévő, s a Földközi-tenger térségét ellátó Gioia Tauro-i elosztóhely is gyors ütemben fejlődik. A teljesítmény növelése érdekében a BLG 50 százalékos részesedést szerzett az E.H. Harms autólógisztikai cégben, amely főleg a tehergépjárművek szállítását, kiszolgálását végzi. A BLG másik fontos tevékenységi területe a cégeknek nyújtott logisztikai szolgáltatás, amely a legdinamikusabban fejlődő ágazat. Brémában 75 millió eurós beruházással nemrég építették fel Európa legnagyobb és legkorszerűbb központját, amelyet a Tschibo használ. A harmadik lényeges terület a konténerszállítás. A BLG arra törekszik, hogy a világ legnagyobb terminálhálózatát hozza létre. Európában olyan jelentős városokban rendelkezik terminállal, mint például Hamburg, Lisszabon, Ravenna, Cagliari. Tavaly 10,7 millió TEU mennyiségű árut továbbítottak az európai hálózaton. A három üzletág tavalyi összes forgalma elérte az 580 millió eurót, amiből az autólógisztika és a konténerszállítás bevétele 200-200 milliót tett ki. A vállalatcsoport nyeresége 15,1 millió euró volt.

Detthold Aden úgy véli, hogy a nyereség szempontjából nem érdemes a részterületeket külön vizsgálni, hanem a vállalatcsoport összteljesítményét kell nézni. Ha ezt vesszük alapul, akkor a BLG 2 millió euróval nagyobb nyereségre tett szert tavaly, mint tavalyelőtt. Persze, kétségtelen, hogy a három ága-

zat nem egyformán fejlődött az utóbbi időben. A legeredményesebb a konténerszállítás, de az autólógisztika és a cégeknek nyújtott logisztikai szolgáltatás is pozitív évet zárt. A konténerszállítás terén már 1999-ben komoly lépéseket tettek a fejlődés érdekében, miközben a többi területen csak az utóbbi években történtek olyan változtatások, amelyek később hozhatják meg eredményüket. Az autólógisztikai hálózatot tovább bővítették, s ennek egyik állomása volt, hogy 50 százalékos részesedést szereztek a Harms csoportban. Ezzel együtt az irányítást is átvették. A Harmsnál, amely korábban veszteséges volt, sikerült stabilizálni a helyzetet, s a cég tavaly már nyereséggel zárt. Az sem mellékes, hogy legalább ezer munkahelyet megmentettek. A Harms ma Németország és Európa egyik piacvezető gépjárműszállítója, s a cél az, hogy a vállalatot tovább fejlesszék.

Az elnök elmondja, hogy Dél-Amerikában Európa legjelentősebb autószállítójával, a Mosolf csoporttal működnek együtt egy vegyesvállalat keretében. A Mosolf biztosítja az elkészített járművek logisztikai ellátásának know-how-ját, a BLG pedig az autóalkatrészek logisztikai know-how-jáért felelős. Arról azonban egyelőre nincsen szó, hogy Európában is együttműködnének. A hazai kontinensen mások az erőviszonyok, a verseny résztvevői. Európában a Mosolf piacvezető, a Harms pedig második.

A BLG a PaulGünther céget is átvette, amely korábban veszteséges volt, de sikerült megfordítani a negatív tendenciát. Noha a cég megvásárlásával kapcsolatban máig jogi viták vannak a korábbi tulajdonossal, ami nehezíti a vállalat gyorsabb ütemű erősödését, a cég jó irányba halad. A BLG ugyanakkor megszabadult az Ilastól, amely a BLG informatikai leányvállalata volt. Az Ilast annak idején csak át-

menetileg vásárolták meg, mivel Németországban válságos állapotban volt a szoftver piac. A BLG-nek szüksége volt informatikai leányvállalatra, hogy ilyen irányú igényeit rugalmasan kielégítse. Utána eladták az Ilast, ami végső soron ráfizetéssel járt, de a kudarcot lelkileg már kiheverték. Most saját belső erőből oldják meg a vállalatcsoport informatikai problémáit.

A BLG-nek szintén kudarcként kellett átélnie az ausztriai kalandot. A BLG Grazban, a Möller Plast logisztikai vállalatban szerzett 50 százalékos részesedést, de ottani tevékenységét 2003 januárjában feladta. Ez súlyos veszteséget jelentett a BLG-nek. De ha nem teszik meg ezt a lépést, a BLG nem tudta volna pénztét a nyereségebb területekre fordítani. Ezért inkább kivonultak Ausztriából. A súlyos veszteség dacára azonban mégis több mint 15 millió euró nyereséggel zárta a tavalyi üzleti esztendőt a BLG csoport.

Detthold Aden a legerőteljesebb fejlődést a konténerszállítástól várja a közeljövőben. A BLG szeretné megszerzeni a Bremerhavenben és a Wilhelmshavenben található terminálokat: mind a két üzlet nyélbeütése komoly előrelépés lenne az európai piaci versenyben. Arról is szó van, hogy nyitnak Oroszország felé, s ott is érdekeltséget szereznek. A BLG csoport többi üzletága számára azonban nem akarnak újabb cégeket megvásárolni, illetve érdekeltségeket szerezni. Az idei esztendő a konszolidáció éve lesz. Az újonnan megszerzett Harms és PaulGünther cégekkel egy jó bázist kívánnak létrehozni, s a meglévő tevékenységeket akarják még magasabb színvonalon megvalósítani. Jó példa erre a Tschibóval való együttműködés, hiszen számukra saját erőből, jelentős összegű beruházást hajtottak végre. A jövő útja is az, hogy a meglévő belső tartalékokat hasznosítják, a tevékenységi folyamatokat javítják.

Az elnök az idei évben is nyereségre számít, de konkrétan még korai megjósolni, hogy mekkora lesz az. A tavalyi 15,1 millió eurós nyereséget azonban mindenképpen felül akarják múlni, s jó lenne túlszárnyalni a 20 milliós határt. A vállalatcsoport minden ágazatában pozitív eredményre számít, s akkor ugyanúgy a csúcsra érnek, mint a Werder Bremen labdarúgócsapat.

Csarnai Attila

Folyami áruszállítási kapcsolat Európán át

Duisburg a MÁV-ra vár

Európa legjelentősebb vízi közlekedési útvonala a Duna, amely immáron a Rajna-csatornával két tengert is összekapcsol. Érthető, ha mind több kikötő épül a folyó mentén, hiszen nagy távolságra, nem időigényes áruk továbbítására fajlagosan ez a szállítási mód a leggazdaságosabb. Duisburgban is erre a felismerésre jutottak, s a korábbi folyami kikötőt immáron korszerű intermodális logisztikai központtá fejlesztették. Ám a megfelelő működéshez elegendő árura is szükség van, így a kikötő vezetői megfelelő partnereket keresnek, ezért március végén prezentációt tartottak Budapesten.

A duisburgi kikötő közúti és vasúti kapcsolatai is minden igényt kielégítenek – mondta a budapesti bemutakozáson *Erich Stacke* üzletágvezető. A vagonok fogadására 100 kilométeres hálózatot építettek ki, s a beérkező áruk fogadására négyezer hektáros területen, öt logisztikai központban 400 ezer négyzetméter raktár áll rendelkezésre. A Duisportnak közvetlen kapcsolata van a rotterdami és az antwerpeni kikötővel, nem csak szárazföldön, hanem vízi úton is. Az amsterdami és a brémai kikötők mellett a rostocki és a lübecki kikötőkkel is ígéretes kapcsolatot tartanak fenn, így elérhető közvetlenül is az Északi-tenger.

A Duisport mintegy 200 ügyfele megtartása, illetve továbbiak megszerzése érdekében fejlesztési tevékenységét a logisztikai szolgáltatások irányába folytatja. Kiemelt jelentőséget tulajdonítanak a hozzáadott értéket biztosító szolgáltatásoknak, illetve az olyan logisztikai szolgáltatókat részesítik előnyben a kikötő területén, akik nem csak a raktározást tekintik fő tevékenységüknek. Ugyanakkor a kikötő vezetői új partnerek keresésekor fontosnak tartják a hamarosan uniós tagállammá váló országok beszállítóit is. A prezentáció egyik célja – a Duisport előnyeinek ismertetése mellett – éppen az volt, hogy a MÁV-ot, illetve a vasúttársaság megrendelőit is megnyerjék ügyüknek. Ugyanakkor a már működő bécsi dunai járatot is szeretnék a közeljövőben meghosszabbítani Budapestig.

A MÁV áruszállítási üzletágának kereskedelmi igazgatója, *Horváth Zsolt Csaba* is azzal a szándékkal tar-

totta meg bemutatóját, hogy a kikötőben, illetve az ott tevékenykedő alvállalkozókban a vasúttársaság újabb megrendelő partnereket találjon. Ennek érdekében ismertette a megújuló MÁV európai normáknak megfelelő új szervezeti felépítését, az elmúlt esztendőben letett alapokon nyugvó már ismert eredményeket. Ezek közül a legfontosabb, hogy a hamarosan talán új néven ismertté váló – immáron – MÁV Cargo üzletág 14 legfontosabb ügyfelével több esztendőre szóló új szerződést kötött.

A csatlakozás utáni legfontosabb feladatok közül a kereskedelmi igazgató kiemelte a korábban meglehetősen vegyes és elavult járműpark korszerűsítését és a profiltisztítást. A másik – immáron marketing – feladat, hogy az üzletág a Helsinkii folyosók által nyújtott lehetőségeket milyen szolgáltatási tartalommal tudja megtölteni. Az idén várhatóan nő a vasúti áruszállítás terén az eljutási sebesség, tovább erősödik Ukrajnán át a távol-keleti kapcsolatok jelentősége, már ma is megvalósítható a kínai területek három napon belüli elérése.

A Kormány és a MÁV növelni kívánja a környezetkímélő kombinált fuvarozási részarányt, ennek érdekében adminisztratív korlátozások lépnek érvénybe a keleti, délkeleti irányból érkező kamionok közúti forgalmában. A MÁV ennek is köszönhetően Európában szinte egyedülálló módon képes megőrizni 28 százalékos szakági részesedését.

A kombinált fuvarozás egyik legjelentősebb közép-európai beruházása a

Budapesti Intermodális Központ (BILK), amelynek szolgáltatásait *Kemenesi Zoltán* kereskedelmi vezérigazgató-helyettes ismertette. A BILK előnye, hogy nem csak közúton, vasúton érhető el, s vehető igénybe szolgáltatásai, hanem ésszerű közelségben van s megfelelő gyorsasággal érhető el a csepeli Szabadkikötő, és a Ferihegyi repülőtér is – ezáltal teljes az intermodalitás. Ugyanakkor – a logisztikai területtel kiegészülve – lehetőség van a hozzáadott érték növelését nyújtó szolgáltatásokra is.

A csepeli Szabadkikötőben működő Mahart Container Center Kft. képviselője, *Gajdán Márta* elmondta: a Duna-Rajna-csatornának köszönhetően a Dunán Csepeltől északi irányba 1820 kilométeres vízi út áll a hajósok rendelkezésére, déli irányba pedig 1640 kilométer. A társaság konténerforgalma az utóbbi években dinamikusan emelkedik, miközben – jegyezte meg az előadó – a kikötő korszerűsítése folyhatna gyorsabb ütemben is. Ennek ellenére több nagy logisztikai szolgáltató cég telepedett meg Csepelen, amely – megfelelő felújítás és modernizáció, valamint a Duna mederrendezése után – immár újra Európa legnagyobb folyójának egyik kiemelt kikötője lehetne.

A prezentációk sorát *Jürgen Herten*, a Saar-Rhein Transport AG vezetője zárta. Az évi 2 millió tonna áruforgalmat lebonyolító cég 1937-re datálja tevékenységének kezdetét – ekkortól igyekeznek alternatívát nyújtani a közúti áruszállítással szemben a vízi közlekedést részesítve előnyben. Ma már hetente több közvetlen áruszállító hajójáratuk van Norvégia, Finnország és Svédország felé, 30–72 órán belüli eljutással. Sőt: Anglia, illetve Skócia és Írország kikötői is elérhetők Duisburgból, nagyjából azonos időn belül. Ezen felül spanyol és portugál kikötők is szerepelnek célállomásaik között, s az olasz Salerno és a hollandiai Rotterdam kapcsolatát is biztosítani tudják. Az előbbi útvonalat 4–7 nap alatt, míg az utóbbit 9–10 nap alatt teljesítik a társaság hajói.

Rákos József

Holland befektetési szándék a BILK-ben és Ferihegyen

Együttműködés több fronton is

Csillag István gazdasági és közlekedési miniszter a Karla Peijs holland közlekedési, közmunkai és vízgazdálkodási miniszterrel március 26-án folytatott tárgyalásairól lapunknak elmondta: közösen kezdeményezik az EU bizottságánál, hogy az unió tegye kötelezővé a 12 tonna összsúly feletti járművekre az úthasználati díjat, mivel leginkább ezek károsítják a közutak burkolatát és terhelik leginkább a környezetet. Ha ezt a közös, magyar–holland javaslatot az EU elfogadja, akkor a későbbiekben érdemes lenne (ez még nem általánosan elfogadott elképzelés) a 3,5 tonna feletti össztömegű kis tehergépjárművekre is bevezetni az úthasználati díjat.

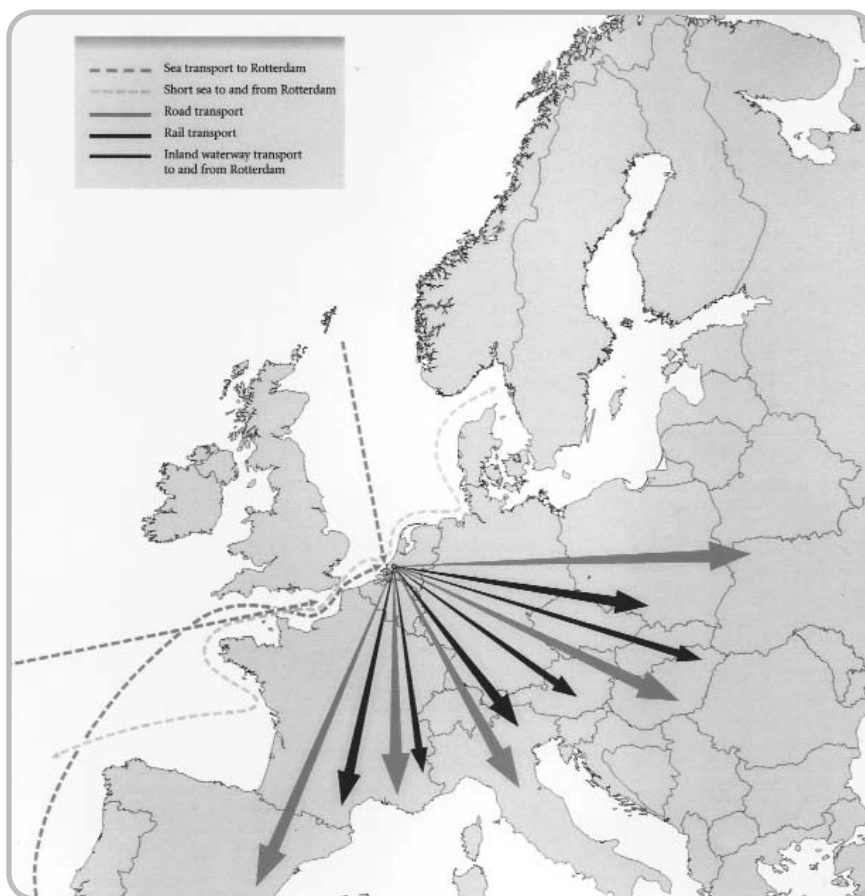
A tárgyalásokon kitértek a rotterdami és a constanzai kikötőt összekötő vasúti kapcsolat fejlesztésének fontosságára is, amely lehetőséget adna arra, hogy – első lépésként – a Budapest–Rotterdam közötti közúti áruszállítást áttereljék vasútra, illetve (a Duna akadálymentes hajózhatóságának megteremtését célzó európai erőfeszítések révén is) a Duna–Majna–Rajna vízi útra.

A magyar–holland tárgyalásokon szóba került hazánk regionális áruelosztó központ szerepe, melyet jól előkészítenek a május elsején hatályba lépő törvénymódosítások (az adózási csomagban található új áfaszabályok a holland áfaszabályoknak felelnek meg). Ez lehetővé teszi, hogy az unió kívüli országból az EU keleti kapuján, Magyarországon át megérkező, EU-rendeltetési áruk kezelése a könnyebb vám- és áfaszabályok miatt itt történjen.

Magyarország – hasonlóan a holland kikötők kedvező fekvéséből származó előnyökhöz – ily módon is kihasználhatja földrajzi adottságait, a kelet és nyugat közötti „fordítókörong” szerepét betöltve.

A kétoldalú együttműködés fejlesztése keretében esett szó arról, hogy holland befektetők számára teremteneik befektetési lehetőséget a soroksári BILK kombitermináljának fejlesztésében, valamint az amszterdami és a Ferihegyi repülőterek közötti együttműködéssel létesülő közös air-cargo bázisok építésében való közreműködésre. A holland fél rendelkezésre bocsátaná a tőkebevonási tér növelését célzó tapasztalatait is.

Bárány Tibor



Rotterdam és az európai szállítási útvonalak

Magyar–holland gazdasági kapcsolatok

Hollandia hazánkat a gazdasági átalakítást elvégző, a holland vállalkozások számára hosszabb távon is kedvező üzleti és befektetési lehetőségeket nyújtó országgként tartja számon.

A magyar kivitel alakulását már második egymást követő évben befolyásolta kedvezőtlenül a holland külkereskedelem dinamikájának visszaesése. Hollandia a teljes magyar export szempontjából a 7., míg a vásárlások szempontjából a 12. legfontosabb ország volt 2003-ban.

A Magyar Nemzeti Bank adatai szerint 1999, 2000 és 2002 után 2003-ban ismét hollandiai vállalatok végezték a legtöbb közvetlen tőkebefektetést Magyarországon: az összes működő tőke egyharmada Hollandiából érkezett. Külön említést érdemel tejipari termékekben érdekelt Friesland Coberco és a számítástechnikai és szórakoztató elektronikai termékek piacán vezető Philips hazai befektetési tevékenysége, továbbá a logisztikai szolgáltató Rynart fejlődése.

A Hollandiába irányuló magyar befektetések mértéke változatlanul jelentéktelen.

Jobb félni, mint megijedni

A körültekintő felkészülés alapkövetelmény

Mire e lapszámunk megjelenik, már nyakunkon az EU-csatlakozás, s közeleg az igazság pillanata a vámügynökségek számára. Május elseje után kiderül, hogy megalapozott volt-e a megszűnés veszélye miatti világvége hangulat? Nagy Endre, egy osztrák vámügynökség magyar munkatársa – EU-s tapasztalataira alapozva – már tavaly év végén rámutatott lapunkban, hogy az EU-csatlakozással a vám nem szűnik meg, csak átrendeződik, marad feladat e cégek számára is. Az osztrák társaság időközben megalapított budapesti vállalkozása (Nagy Endre vezetésével) – egyebek mellett – a magyar vámügynökségek felkészítésére, munkatársaik oktatására vállalkozik.

A linzi székhelyű vámügynökség, a Hannl & Hofstetter GmbH. (ügyvezető igazgatója *Karl Hannl*) már két évtizede dolgozik ezen a területen, s az idők során az igazán bonyolult vámügynökségi feladatok megoldására specializálódott. Leányvállalatai működnek Ennsben, Csehországban (a cseh cég nemrég ünnepelte 10 éves évfordulóját) és Münsterben is most alapítanak vállalkozást. A cég éves árbevétele kb. 5 millió euro (átszámítva valamivel több, mint 1 milliárd forint). A Hannl & Hofstetter budapesti kirendeltség-vezetője, *Nagy Endre* ma már a budapesti székhelyű HNP (Hannl, Nagy & Partner) Kft. ügyvezető igazgatója.

– Február 20-án írtuk alá a cég társasági szerződését és a szükséges iratokkal együtt beadtuk a cégbíróshoz – mondja a ma még munkatársak nél-



Nagy Endre

kül működő HNP Kft. ügyvezető igazgatója. – A vállalkozás oktatási területen német márkanév alatt (AWA Hungária) működik. Tevékenységi körünkbe vámjogi tanácsadás, s május elseje után vám- és adó-ügyintézés is tartozik.

– *Erős optimizmust sugall a tény, hogy egy kialakult, jól működő hazai vámoktatási piacra, s már éppen halódó vámügynökségek közé óhajtanak betörni. Megalapozott ez az irány?*

– Valóban, ma a magyar vámoktatásban jó előadók szerepelnek, de gyakorlati síkon belátásom szerint a szükségesnél talán kevesebb információátadásra került sor, ami a jelenlegi helyzetben egy érthető körülmény. Május elseje után azonban a gyakorlatban hatalmas hiányosságokra, gondokra derülhet fény. Ma még sokan nem tudják pontosan, hogyan kell kitölteni majd az EU-vámokmányokat, űrlapokat, mert az ezt szabályozó rendelet (április ele-

jén) még nem áll rendelkezésre. Beszélgetésünk időpontjában (április másodikán) az EU Vámcodex hivatalos – minisztériumi – magyar fordítása még mindig nem látott napvilágot, s egyes VPOP-s nyilatkozatok szerint augusztusig nem is lesz belőle semmi.

– Akkor miből dolgoznak majd a vámhivatalok és a vámügyintézők?

– A közösségi vámjogszabályok és magyarázataik már elérhetőek magyar nyelven, de ez a fordítás nem minden esetben egyértelmű és nem hivatalos... A vámoctatásnak arra is gondolnia kell, hogy a gyakorlati oldalon is adjon útmutatást. Tartottam már egy napos tanfolyamot az Eurosped Rt.-nél, de az EU Vámjogra egy nap kevés, olyan hatalmas a terjedelme (minimum 2-3 napos tanfolyamok kellenének). A tanfolyam résztvevői kapnak egy irattartót, melyben jogi és gyakorlati általános vámügyi anyagok vannak lefűzve, s a részletekkel a szemináriumon ismerkedhetnek meg.

– Sok a vámügynökség és még több a gyakorlati tudásra is éhes munkatársuk. Ön pedig jelenleg egyedül dolgozik. Hogyan viseli el ezt a hatalmas nyomást?

– A kezdeti stádiumban kénytelen vagyok egyedül dolgozni, habár természetesen ez nem elegendő. Később, ha beindultak a folyamatok, kellenek majd teljes értékű, felkészült, kiképzett helyettesek, oktatói stáb, munkatársak, partnerek. Kevés az idő, sok a feladat, s ezért prioritásokat kellett meghatározni.

– Mi a legfontosabb?

– Az ügyfelek kiszolgálása, a vámjogi tanácsadás, az oktatás, mert ebből él a cég. Az oktatás csapatmunka, s na-

gyon igyekszünk majd a VPOP és más cégek szakértőivel és oktatóival, munkatársaival – a közös cél érdekében – jó együttműködést kialakítani. Mire a Navigátor megjelenik, április 19-én már megtartottuk első, közös tanfolyamunkat.

– Ön hogy látja, valóban sok vámügynökségi alkalmazott elveszti munkahelyét?

– Igen, várhatóak elbocsátások. Budapesten a húsz feletti vámügyintézési helyből mindössze hat marad, helyük eldöntött, s országosan is drasztikus csökkenés várható. Ezzel együtt a vámügynökségek alól is kicsúszik a talaj, ahonnan eltűnik a vámszolgálati hely. Április közepétől a VPOP honlapján választ adnak az ilyen témájú feltett kérdésekre is.

– Sokat hallani mostanában az uniós áfa-szabályokról. Áttekinthetőek, megérthetőek, alkalmazhatóak lesznek május elseje után ezek?

– A 6., adó-irányelv öleli át, foglalja keretbe az EU tagállamok adórendjét, de maga a részletes szabályozás minden országban nemzeti szintű. Május elsejétől a magyar szabályozásnak meg kell felelnie a 6. irányelvnek, ami feltehetően már jelenleg már így is van (legalábbis amíg ennek ellenkezőjét állítva valaki nem fordul az EU-hoz jogorvoslatért). Olyan ez az uniós joganyag, mint a Biblia: egymásnak ellentmondó idézetek, kis kapuk, az uniós vámjog értelmezésére. Véleményem szerint az eredeti uniós vámjog több engedményt ad, nagyobb toleranciát biztosít, mint a magyar szabályozás. Például a tranzit eljárás után a vámfelügyelet alól kivont áru esetében a büntetést elengedni nem lehetne, de ettől

függetlenül az unióban már volt rá példa. A magyarok az előcsatlakozási időszakban szigorúbbak voltak, mint az uniós elvárás (s az, hogy az EU egyes esetekben liberálisabb, itthon talán nem rokonszenves...).

– Milyen veszélyekkel jár a mostani tájékozatlanság által szült bizonytalanság?

– Erős a gyanúm, hogy a konkrét ismeretek hiány miatt előtérbe kerül az elnéző gyakorlat, s egy-két év múlva – visszamenőleges hatállyal – jönnek a büntetések a most elkövetett hibák miatt (a vámjogi szabályok megsértésének elévülési ideje 3 év!).

– Mit tegyenek azok a vállalkozások, akik mindent jól szeretnének cselekedni?

– Forduljanak bizalommal a HNP Kft.-hez, segítünk. A mostani átmeneti szabályozások a kereskedőkre jobban ügyelnek, mint a vámhatóságra. Ennek ellenére a kérdéssel óvatosan kell bánni: jobb a békesség, s érdemes a cégeknek bebiztosítani magukat vámkérdésekben. Az elővigyázatosság, a felkészültség sosem árt, ebben az esetben pedig kifejezetten ajánlott. A majdan felfedezett, a korábbi esetleges szabálytalanságok a vámhatóságot büntetések kiszabására csábítják, amelyek az állami költségvetésnek bevételt jelentenek, hiszen egy részük idehaza marad! Az EU-ban a központi (brüsszeli) szabályozás diktál. Ha van lehetőség a fellebbezésre, élni kell vele, ahelyett, hogy azonnal befizetnék a kiírt büntetést.

– Mit jelent a „Partner” szó a kft nevében?

– A Hannl cég érdekeltségeit szerte Európában. Egy olyan felkészült, uniós gyakorlatot jól ismerő hálózatot, amely segítséget nyújt a magyarországi oktatáshoz, az adó- és vámügyi gondok megoldásához.

– Arról már szólt, hogy a VPOP oktatóival igyekeznek jó együttműködést kialakítani. Mi a helyzet az oktatandó cégekkel és azok szövetségeivel?

– A két hazai, vámügynökségeket tömörítő szövetség még nem műveli az ilyen nemű oktatási tevékenységet. Pedig sok kellemetlenség, kedvezőtlen szituáció megelőzhető, elkerülhető az előzetes tájékozódás révén. Hogy csak egy példát mondjak: közvetlen, vagy közvetett képviseletet vállaljon a vállalkozás? Hogyan reagál a vámhatóság? Miért ne lehetne követni a német vagy osztrák példát? Nem mindegy hogyan döntenek!

Bárány Tibor



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.



Légi, tengeri, közúti
szállítmányozási és logisztikai
szolgáltatások világszerte



Szakmai tanácsokkal segítjük döntéseit

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

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




rvtech.com

VII. NAVIGÁTOR KUPA



rvtech.com

A Mobil Sport Kft. amatőr egyéni és csapat bowlingversenyt szervez a **VII. Navigátor Kupáért** 2004. május 19-én (szerdán) 17.00 és 23.00 óra között a HOTEL PÓLUS-ban lévő 4 sávós bowlingklubban. A versenyre szállítványozó és fuvarozó cégek 5 fős – (legalább) 1 hölgy- és 4 férfitagból álló – csapatainak jelentkezését várják. Nevezés és felvilágosítás a 451-4823 és a 410-2748-as telefonszámokon.

A VERSENY TÁMOGATÓI



SMP

NAVIGÁTOR

hummel



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 vámszolgáltatással 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



MULTIWEB

kreatív internet kommunikációs ügynökség

Most igazán jó áron lehet nagyon jó weblapja!

Multiweb Breeze

most
79.800 Ft
helyett
39.900 Ft*



Multiweb Hurricane

most
139.800 Ft
helyett
69.900 Ft*



Multiweb Storm

most
239.800 Ft
helyett
119.900 Ft*



A felét, mi fizetjük!

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

PeroRota

* Az árak nem tartalmazzák az ÁFA-t!



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

Az Ön partnere a komplex logisztikai szolgáltatások terén

- Nemzetközi közúti fuvarozás és szállítmányozás
- Raktározás és hozzáadott érték-szervíz (csomagolás, kommissiózás, egységrakományok képzése, címkézés)
- Gyűjtő-szállítmányozás és belföldi disztribúció az ország bármely pontjára
- Komplex vámkezelés normál és egyszerűsített eljárásban, halasztott vámfizetési lehetőséggel az NYK Logistics (Hungary) Kft. vámengedély-csomagja révén
- Vámszaktanácsadás



- Konténeres tengeri szállítmányozás és fuvarozás az NYK Line multinacionális hajóstársaság, valamint más hajóstársaságok hajóival, a világ bármely pontjáról
- Konténeres küldemények belföldi fuvarozása, valamint vámkezelése a Budapesti Intermodális Logisztikai Központban (BILK)
- Tengeri gyűjtőáru szállítmányozás az NYK Logistics cégcsoport nemzetközi hálózatán keresztül
- Teljes gyárlogisztika

KOMPLEX LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÁSOK NEMZETKÖZI HÁTTÉRREL

NYK Logistics (Hungary) Kft.

Székhely: H-1145 Budapest, Szugló utca 14.
Telefon: 06-1-470-1645 | Fax: 06-1-470-1610

Raktár és Disztribúciós Központ: H-2360 Gyál, Prologis Ipari Park
Telefon: 06-29-543-100 | Fax: 06-29-543-110

E-mail: info@hu.nyklogistics.com | Web: www.nyklogistics.com

„Globally Dedicated, Locally Focused”



AUTÓKAT ALKOTUNK

RENAULT
Master

A hónap dolgozója most még erősebb

Már 3.0 dCi 136 LE-s motorral is

Akadnak helyzetek, amikor még nagyobb erőre, még nagyobb teljesítményre van szükség. Azért, hogy Ön ezekben a helyzetekben is tökéletesen megfelelhessen, a Renault megalkotta a Master új változatát, 3.0 dCi 136 LE motorral. A megbízhatóság és munkabíras a régi, de a teljesítmény most még nagyobb. Látogasson el márkakereskedésünkbe, és győződjön meg róla személyesen! www.renault.hu

Renault

Magyarország vezető kishaszonjarmű márkája



A HÓNAP DOLGOZÓJA