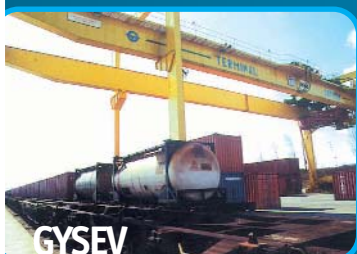


NAVIGÁTOR



FRANS MAAS
Budaörsi
bázis

20. oldal



GYSEV
Tőkeemelés
előtt

24. oldal



GOOD YEAR
Főszerepben a
minőség

37. oldal



Bor József és Potvorszki Zoltán,
a Raabersped
ügyvezető igazgatói

BILK A KELET-NYUGATI FORDÍTÓKORONG

1209 Budapest, Európa utca 4.
Telefon: +36(1)289-6000
www.bilkombi.hu



BILK

KOMBITERMINÁL

ROLA-Terminál Konténer Terminál Komplex kiszolgálás Vám



119. szám

Ára: 560 Ft

NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVAROZÓK LAPJA

Főszerkesztő:

Kiss Pál

Lapszerkesztő:

Bárány Tibor

Kiss Györgyi

Szerkesztőség:

Csarnai Attila

Erdélyi László

Fehér György

Kiss Anikó

Rákos József

Varga Violetta

Szerkesztőbizottság:

Bognár Zsolt

Gelencsér Kálmán

Horváth Zsolt Caba

Kiss Gyula

Ötvös Nándor (lapalapító)

Szilvási Bertalan

Torma Imre

Dr. Tóth Lajos

Varga Zoltán

Kiadja

a Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

Felelős kiadó:

Kiss Pál

vezérigazgató

Lapigazgató:

F. Takács István

European
Transport
Press
ETP

A Magyar Közlekedési Kiadó tagja
az ETP kiadói csoportnak

Nyomdai előkészítés: Sprint Kft.

Design: www.consulex.hu

Nyomda: CEP Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Solti György vezérigazgató

HU- ISSN 1216-7142
119. megjelenés

A tartalomból**KRÓNIKA**

Logisztikai majális 5

CÍMLAPSZTORI

Raabersped 6

A Péchy Laci 8

Kettős ügyvezetés 9

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

Ukrán vendégek 11

Áfa-konferencia 12

Munkácsi Tibor 13

Új név:

Rewico Logistics Kft. 14

Schenker-tervek 16

ARES Hungária 17

Varsói tanácskozás 18

Assix Logisztikai Rt. 19

Frans Maas Budaörsön 20

VASÚT

Születésnap party 22

GySEV-mérleg 24

Kurdi Mónika

az osztályvezető 26

KÖZÚT

Közösségi engedélyek 28

LOGISZTIKA

Waberer's-mérleg 30

Újabb kapacitás 31

HAJÓZÁS

Európai bemutatkozás 32

Fuvardíjtükör 33

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

Kautz István kezdeményezése

Módosítani kellene a vámtörvényt

A vámtörvény módosításával sürgősen egyszerűsíteni kell a vámkezelést, valamint a vámgarancia és a vámteherfizetés rendszerét, hogy Magyarországot ne kerüljék el az importőrök a vámkezeléssel – hangsúlyozta hozzászólásában Kautz István, a Konföderatív Vámtanács soros elnöke, a szállítványozó szövetség elnöke az Országgyűlés Gazdasági Bizottsága Vám és Kereskedelem az EU-ban albizottságának ülésén, amelyen részt vettek a Pénzügyminisztérium, a VPOP és a szakmai szervezetek vezetői.

Kautz István szerint a központi költségvetés érdeke, hogy a magyarországi rendeltetésű, Európai Uniótól kívülről érkező árukat itt vámkezeljék, mert a befizetett vám 25 százaléka a tagországnál marad – ezért a Pénzügyminisztériumnak kellene „lobbiznia” a jogalkotónál, a törvény ilyen irányú módosítására. Nem járható út az, hogy a szállítványozó, vámügynök vállalkozóknak kelljen megküzdeniük a környező országoknál magasabb vámgarancia és a drágább biztosítási díj, valamint az előzetes, illetve az azonnali vámteherfizetés rendszerével.

Kautz István – aki egyben a Masped Rt. elnök-vezérigazgatója is – elmondta, hogy például Ausztriában a folyó havi vámteherfizetést a következő hónap 15-éig kell teljesíteni, ami azt jelenti, hogy akár 45 nap áll rendelkezésre a fizetésre, míg nálunk ezt előre kérik, vagy azonnal kell fizetni.

A magyar szállítványozót nem éri



Kautz István

veszteség, ha másik EU-országban vámkezelik az áruját, de a magyar költségvetést igen. A Konföderatív Vámtanács soros elnöke, Kautz István kifejtette: sokszor elhangzott, hogy Magyarország kedvező földrajzi fekvése jóvoltából a térség logisztikai és vámkezelési központja, illetve az Ázsiából érkező áruk átrakó és elosztó centruma lehetne, ennek megvalósításához azonban –

első lépésként – szerinte, még a nyáron módosítani kellene a vámszabályozást.

Józsa István, a parlamenti albizottság elnöke bejelentette, hogy a szakmai szervezetek által felvetett problémákról a bizottság következő ülésén tárgyalnak, és lehetőséget biztosítanak a felmerült kérdések megválaszolására a Pénzügyminisztérium, illetve a VPOP képviselőinek is. ■



MAGYAR
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS
LOGISZTIKAI
SZOLGÁLTATÓK
SZÖVETSÉGE

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

Logisztikai barátok majálisa



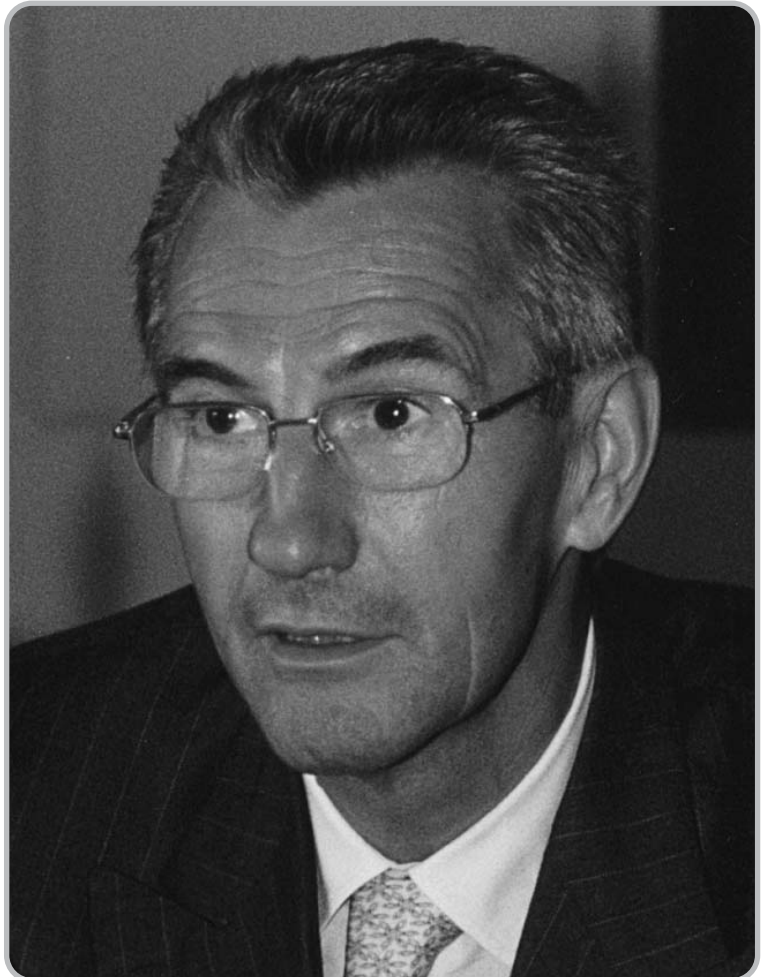
Szakmai-baráti majálison találkoztak május 22-én, szombaton a logisztikai, fuvarozási és szállítmányozási területen dolgozók és családtagjaik. Az idén már második alkalommal megszervezett – így akár a „hagyományos” jelzővel is illethető –, kötetlen találkozón jelentős számú vendég gyűlt össze Békásmegyér és Budakalász határán, a főszervezőházigazda Nógrádi Béla (a Közlekedéstudományi Intézet nyugalmazott logisztikai munkatársa, a Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége irodavezetője) nyaralójában. G. Szűcs László felvételein az esemény pillanatait örökítette meg.



Vezetőváltás a Raabersped élén

Erősödik az osztrák jelenlét

Jelentős szervezeti és személyi kérdésekről döntött magyarországi érdekeltségéinél az ÖBB. Az Osztrák Szövetségi Vasutak megszüntette eddigi budapesti képviselőjét és a jövőben a Raabersped látja el kereskedelmi képviselőjét. Péchy László, a Raabersped ügyvezető igazgatója nyugdíjba vonult és a jövőben tanácsadóként segíti a társaság munkáját. A budapesti Raabersped és a Raabersped Wien GmbH új ügyvezető igazgatói: Potvorszki Zoltán és Bor József. Gustav Poschalko kereskedelmi tanácsos, a Speditions Holding AG elnök-vezérigazgatója a változásokról – kiadónk szervezésében – Budapesten, a Marriott Hotel különtermében tartott sajtótájékoztatót, ahol bejelentették, hogy a Speditions Holding megvásárolta a GySEV Rt.-nek azt a 4 százalékos részvénycsomagját, amelyet előzőleg a Hamburgi Kikötő birtokolt.



Gustav Poschalko



Péchy László



Bor József



Potvorszki Zoltán

Az ÖBB magyarországi jelenlétének erősítésére törekszik már évek óta. Az osztrák szövetségi vasutak szállítmányozási érdekeltségeit tömörítő társasága, a Speditions Holding első lépésként 2001-ben meghatározó üzletrészt szerzett a Raaberspedben, így ma már a Raabersped Wien 75 százalékban a Speditions Holding, 25 százalékban pedig a GySEV Rt. tulajdonában van. A budapesti Raabersped Kft.-ben 51 százalékban tulajdonos a Raabesped Wien GmbH, 39 százalékban a Raaberfreight Kft., tíz százalékban pedig a Pezoh Kft.

– Az ÖBB eddigi irodája megszűnik és a Raabersped fogja képviselni Magyarországon, ezzel üzleti tevékenységre is mód nyílik – mondotta a sajtótájékoztatón *Gustav Poschalko*, a Speditions Holding elnök-vezérigazgatója. A változásra azért volt szükség, hogy az ÖBB ügyfelei részére komplett szolgáltatást tudjon biztosítani a magyar piacon is. A Navigátor kérdésére *Gustav Poschalko* úgy nyilatkozott, hogy a magyar szállítmányozókkal való kapcsolattartásban nem fog problémát okozni az, hogy a Raabersped – mint szállítmányozó – fogja képviselni az osztrák vasutat.

A szervezeti átalakítást személyi változások is kísérték. *Péchy László* a budapesti Raabersped Kft. eddigi ügyvezető igazgatója nyugdíjba vonult és a jövőben tanácsadóként segíti a céget. *Bor József*, az ÖBB eddigi magyarországi képviselőjének vezetője és *Potvorszki Zoltán*, a Raabersped Wien ügyvezető igazgatója lett a budapesti Raabersped Kft. két, új ügyvezető igazgatója. A bécsi Raabersped ügyvezetését is ők látják el a jövőben.

A Raabersped ügyvezető igazgatói elmondták, hogy ezzel a változással az ÖBB olyan szolgáltatást tud nyújtani partnereiknek, amelyek már figyelembe veszik a magyar lehetőségeket is. Tavaly a budapesti Raabersped bevétel 9,2, a bécsié 7,5 milliárd forint volt. A budapesti cég adózás előtti eredménye 2003-ban 140, a bécsié pedig 150 millió forint volt. Az idei évre mindkét Raabersped cég 10–15 százalékos növekedést tervez, a bevételek, illetve az adózás előtti nyereség alakulásával.

Dr. Berényi János vezetésével a Speditions Holding 2003 januárja óta képviselői irodát működtet Budapesten és ennek alapvető feladata a délkelet-európai térségben újabb partneri kapcsolat felkutatása, illetve a további tulajdoni részesedés szervezése és a piac feltérképezése.





A Péchy Laci

Úgy búcsúzik, hogy marad. Péchy László, a szakmában: a Péchy Laci – júniustól nyugalmazott ügyvezető igazgató, egyben a Raabersped igazgatói tanácsadója. Élete, munkája nem változik, csak egy másik szobában fogad, ha meglátogatjuk az óbudai Montevideo utcában. Egyike azon keveseknek, akik tudomásul veszik, hogy eljött a váltás, a nemzedékváltás időszaka. Átadja helyét a fiatalabb utódnak – esetében nem is egynek, hanem kivételesen kettőnek –, s nem búcsúzik a cégtől, mert tudása, tapasztalata és kivételes kapcsolatrendszere támasza lehet az új menedzsmentnek.

A Péchy Laci negyven éve szállítmányozó. A Metalimpex és a Raabersped pályafutásának állomásai. A szakma ismert és elismert személyisége, aki a szakmai és emberi tisztesség, megbízhatóság és szorgalom mintaképe. A Raaberspednél töltött 14 évének köszönhetően a társaság történetében a közismert Berényi-korszakot ma már a Péchy-korszak követi.

Az összehasonlítás minden esetben sántít, a Raabersped korszakainak elemzésekor különösen. Más korszak, más viszonylat – az 1990 előtti időszak. A rendszerváltás más stílust, más szerepvállalást kívánt. Péchy László nevéhez nem fűződik – nem fűződhet – szakmai monopólium megtörése, ő viszont a kezdeti nehézségek után, büszkén nyilatkozhatta: régi fényében a Raabersped.

Évről-évre nőtt a forgalom, az árbevétel, élve a lehetőséggel és az adottsággal. Jelentős érdemeket szerzett a vasúti áruszállítás erősítésében, mivel újabb és újabb árumennyiségek (szakmai zsargonban: forgalmak) közútról vasútra terelését sikerült elérnie. Egyedülálló a vasúti szállítmányozásban, hogy vezetésével a Raabersped a legutóbbi öt évben szinte megduplázta árbevételét. A szakma, a kollégák elismerését jelzi, hogy májusban ötödször választották az MSzSz elnökségi tagjává és minden esetben ő kapta a legtöbb szavazatot.

Péchy László búcsúzik, de még évekig számíthatnak rá. A magyar szállítmányozás azonban újabb Péchy nevet tanul, fia Tamás, a Frans Maas ügyvezető igazgatója egyre többet hallat magáról.

Édesapja erre a legbüszkébb.

Kettős ügyvezetés Bécsben és Budapesten

Korrekt együttműködésre törekszenek

Az átalakulás időszakát éli a Raabersped. A vezetőváltás, illetve az ÖBB budapesti képviselőjének és a budapesti Raaberspednek a fúziója alapvető szervezeti változásokat hozott a társaság életében. Az eddigi, első számú ügyvezető igazgató, Péchy László nyugalmazott tanácsadóként segíti munkájukat és biztosítja a zökkenőmentes átállást.

Bor József és Potvorszki Zoltán együttes kinevezése, kettős ügyvezetést jelent Bécsben és Budapesten. Mindketten úgy nyilatkoztak a Navigátornak, hogy elismerve elődjük, Péchy László eredményeit, más üzletpolitikát szeretnének megvalósítani. 10-15 százalékos idei növekedéssel számolnak és korrekt együttműködésre törekszenek a magyar szállítványozókkal és vasúti társaságokkal.

Potvorszki Zoltán számára nem jelent változást kettős kinevezése, hiszen – mint a Raabersped Wien igazgatója – évek óta kettős életet él. Új ügyvezető kollégájával, Bor Józseffel, aki ezt megelőzően az ÖBB budapesti képviselője volt, hasonló együttműködésre törekszik, mint amilyen Péchy Lászlóval volt. Megnyugtató mindkettőjük számára, hogy a Raabersped tulajdonosai elismerően nyilatkoztak a társa-



Bor József

ság múlt évi eredményeiről. Magyarországi árbevételük 9,2 milliárd, ausztriai viszont 7,5 milliárd forint és eredményük is átlagon felüli. Elismerés illeti mindkét társaság, a budapesti és a bécsi Raabersped munkatársait is.

Nem tagadják, az összehangolt üzletpolitika mellett, sokat jelent számukra a tulajdonosi háttér. Budapesten első teljes évét zárta az üzletkötői részleg és meghatározó szerepet vállaltak új megbízók szervezésében. Folytatódott az irányvonalok forgalmának növelése és szép sikert hozott, a tavaly indított Kárpátia Expressz. Rendkívül fontosnak tartják, hogy a MOL kiválasztott szállítványozói közé is sikerült bekerülniük. Potvorszki Zoltán úgy fogalmazott beszélgetésünk alkalmával, hogy a múlt évi teljesítményük – az árbevétel megduplázása – megismételhetetlen, de az idei 10-15 százalékos növekedés reális célkitűzés. Úgy véli, hogy a budapesti átalakítás idején többet fog itt tartózkodni, mint Bécsben, de ez már megszokott számára.

Bor József (50 éves) ismert és elismert vasúti szakember, de a Raabersped ügyvezetése új feladat számára. Úgyis fogalmazhatunk, hogy az eddigi fuvarozó szállítványozó lett, bár ő fontosnak tartotta, hogy a fúzióval egyidőben, az ÖBB öt évre megerősítette budapesti képviselővezetői tisztességében. A Raabersped új ügyvezető igazgatója több mint harminc éve dol-



Potvorszki Zoltán

gozik vasúti állományban, hiszen 1972-ben kezdett a MÁV-nál. Tizenöt éve kapta a megítélt felkérést az ÖBB első kelet-európai, a budapesti képviselőjének a vezetésére. Megítéltnek tartja, hogy a Raabersped tulajdonosai bizalommal vannak iránta, de nem gondolja, hogy teljesen új fejezet kezdődik az életében.

Korrekt együttműködésre törekszenek a magyar szállítványozókkal és vasúti társaságokkal. Potvorszki Zoltán úgy fogalmazott, hogy ennek szellemében tárgyaltak a közelmúltban a MÁV-TRANSSPED és a Masped Rail vezetőivel is. Bor József viszont fontosnak tartotta megjegyezni, hogy: abban az esetben, ha valaki ezt másként gondolja, fordulhat, közvetlenül az ÖBB-hez is.

Az ÖBB budapesti képviselőjének munkatársai – teljes létszámban – a jövőben a budapesti Raabersped munkatársaiként látják el feladatukat és a Montevideo utcában lesz a székhelyük. 18-19 milliárd forintos együttes árbevételi tervük teljesítése nem tűnik egyszerű feladatnak, de a két ügyintéző igazgató Bor József és Potvorszki Zoltán rendkívül optimista.

Szeptember 9-én, a Vasúttörténeti Parkban egésznapos bemutatót és ügyféltalálkozót rendez az ÖBB és a Raabersped, amelyen valamennyi magyarországi partnerét vendégül látja. ■

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2004

Szakmai konferencia

*2004. november 10–11.
Budapest*

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

Információ:

F. Takács István • 303-9391

Konferencia és üzleti találkozó

Élénk ukrán, halvány magyar érdeklődés

„Határunk EU oldalán bár különböző sebességgel, de feltartóztathatatlanul suhan a gazdasági integráció, a globalizáció vonata az ipari társadalomból a posztindusztriális, informatikai társadalom irányába és egyben kelet felé. Igaz, megáll az EU határainál, mert a bennlévőket a kinnlévőktől elválasztják a különbségek vasfüggönyei: a politikai és jogrendszer, a gazdasági-termelési kultúrák és struktúrák eltéréseiből eredő akadályok, a nem illeszkedő sínpárok, tengelytávok – hangzott el Gyabronka Tibor, a Mased Rail Kft. ügyvezető igazgatója előadásában a „Kelet-Nyugat-Kelet” alcímet viselő IX. Nemzetközi Szállítványozási Konferencián, június 16-17-én a „Corinthia Aquincum” Hotelben.



Gyabronka Tibor

Az elsősorban közlekedési infrastruktúra fejlesztésével foglalkozó, kárpátaljai Transzport Alapítvány – amelynek tagjai tulajdonosai egy ungvári speditőr cégnek – érdekeltségükönél fogva kezdeményezték a rendezvényt, amelyet minden évben más-más régióban tartanak. Idén hazánk uniós csatlakozása kapcsán ide és ekkorra időzítették, egyúttal felkérték a Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségét hazai előadók szervezésére: Kovács Imrét, a MÁV áru fuvarozási főigazgatóját, aki az 5-ös közlekedési folyosó menti szállítványozási stratégiáról beszélt; dr. Lupkovics György debreceni regionális vámparancsnokot, aki nagyszerű előadásában az EU-tagságunk szülte változásokról beszélt; Kemenesi Zoltánt, a BILK Kombiterminál Rt. kereskedelmi vezérigazgató-helyettesét, aki a logisztikai központ 5-ös korridor mentén betöltött szerepéről, a kombiterminál logisztikai feladatairól tartott előadást. Gyabronka Tibor a szállítványozásra ható tendenciákat elemezte. Az elmélethez kapcsolódó gyakorlat megvalósulásaképpen a MSzSz két látogatást szervezett működő logisztikai központokba: az egyiket a BILK-be, a másikat a Mased-csoport főtí telephelyére. Ukrajnában az efféle tevékenység még kevésbé elterjedt.

A konferencia fontosságát jelzi prominens személyek részvétele ukrán

részlől: Valerij Pusztovojtyenko országgyűlési képviselő országa közlekedésfejlesztését támlalta jogi megközelítésben, Peter Lymarchuk a szállítványozási politikájukat az ukrán vasúttársaság képviselőjében. Tóth Mihály, az ukrán kereskedelmi képviselő magyarországi vezetője az országaink közötti kereskedelmi kapcsolat kilátásairól beszélt.

A rendezvény fő célja tehát az 5-ös folyosó mentén megjelenő – döntően vasúti – szállítványozási forgalom növelése, illetve a csatlakozás után fellépő változások feltárása volt: merre tart a szállítványozási szakma, mit kell tennünk azért, hogy e tendenciák figyelembe vételével előbbre juthassunk. Azokat a fejlődési trendeket, amelyek korábban megkezdődtek, az EU keleti kibővítése még jobban erősítette. A csökkenő tömegáru-továbbítást – bár még nem általánosan elterjedten – projekt-, illetve irányvonalakon magánvasutak végzik növekvő számú magánvasutakban és immár Kelet-Közép-Európában is létrejövő „free way” vonalakon. A korszerű termelési folyamatokhoz szükséges anyag- és árumozgatás nem vasúti vontató, hanem sok esetben közúti járművet, repülő, konténert igényel, az árut letéve a gyár udvarába, raktárba, esetleg szerelőszalagra. Ez megköveteli,

hogy a szállítványozó a termelési-ellátási-finanszírozási lánc részese legyen, fektessen bele pénzt, vegyen vagy béreljen eszközöket, építsen raktárakat polcokkal. Csak az marad talpon, aki nem hátrál meg: fejleszt, beruház, lemond önös érdekeiről, szövetségeket keres, összefog a jobbal, tőkeerősebbel, kapcsolati tőkével rendelkezővel, akár még versenytársak személyében is.

Az összefogást harminchat cég jegyezte: döntően ukrán, orosz, belorusz, észt, litván, moldáv, lengyel, román, szlovák, mongol szállítványozók, köztük néhány nyugati (osztrák, svájci) speditőrrel. A magyar részvétel halványra sikeredett, talán a még mindig fellelhető nyelvi akadályok miatt, pedig e fejlődésben lévő piac még óriási kiaknázatlan tartalékokat rejt, és adott a kapcsolatfelvétel lehetősége.

Az egybegyűltet végzetül elfogadtak egy intézkedési tervet, hogy a felvetett kérdésekre milyen további lépések szükségesek, amelyeket parlamenti döntés elé kell terjeszteni, illetve az itt mozgó áruk mennyiségének növelése és a szállítványozási, logisztikai szolgáltatások minőségének fejlesztése követel meg. Az kiderült, hogy mindenkinek létérdeke fűződik e folyosó forgalmának élénkítéséhez.

Varga Violetta

Szállítmányozó szövetség

Áfa-konferencia – negyedszer!

Az új Áfa törvény gyakorlati alkalmazásának kezdete óta bő másfél hónap telt el. Ez adta az apropóját, hogy az MSzSz újra – idén immár negyedszer – Áfa konferenciára hívta tagjait a Közlekedési Múzeumba. Az előadó ezúttal a Pénzügyminisztérium Forgalmi Adók és Fogyasztói Árkiegészítések Főosztálya osztályvezetője, Magony Krisztina volt.

Az újonnan az Európai Unióhoz csatlakozott országok mindegyikében, az ún. hatodik irányelvnek megfelelően változott az Áfa szabályozás. Ez az irányelv tartalmazza azokat az útmutatásokat, amelyeken ez Európai Unió forgalmi adó rendszere nyugszik. Ennek megfelelően került bevezetésre a „teherközlekedés” fogalma, amely a szállítmányozásra és a fuvarozásra vonatkozik.

Harmadik országba történő exportálás, ill. importálás esetén lényegében azok a szabályok maradtak irányadók, amelyek május 1-je előtt is érvényben voltak. Röviden: a teljesítés helye a teherközlekedés magyarországi útszakasza. Ez, ha exporthoz kapcsolódik Áfa-mentes. Amennyiben importhoz kapcsolódik, akkor Áfa-mentes, ha teherközlekedés költsége igazoltan beépül az import termék Áfa adó alapjába. Import esetén az adó alapját az első közösségen belüli rendeltetési helyig felmerülő járulékos költségek – így a teherközlekedés költsége is – növelik, még akkor is, ha az importált termék a behozatal helyétől eltérő tagállam területére kerülnek, feltéve, hogy a rendeltetési hely ismert.

Ami változott, az EU-n belüli teherközlekedés, amely akkor valósul meg, az indulás és érkezés helye két különböző EU tagállam területén van. Főszabály szerint itt a teljes fuvardíj a teherközlekedés megkezdésének országában, és annak szabályai szerint adózik. Tehát, ha Magyarországról indul, akkor a magyar szabályok szerint adózik. Ugyanakkor, amennyiben a teherközlekedés megrendelője nem az indulási országnak, hanem egy másik tagállamnak az adóalanya, úgy a teljesítés helye az az ország lesz, amely a megrendelőt adóalanyként nyilvántartásba vette. Ebben az esetben a megrendelő lesz az adófizetésre kötelezett, az ún. fordított adózás szabályai szerint.

Továbbá fontos, és eddig sokat vitatott szabály, hogy hogyan adózik a belső szállítmányozó által belső fu-

varozótól megrendelt fuvarozás, ha ez egy közösségi teherközlekedési feladathoz kapcsolódik (pl. felfuvarozás légi szállítmányozáshoz vagy gyűjtőszállítmányozáshoz). Ebben az esetben – tekintettel arra, hogy a fuvarozó megrendelője belső – a szolgáltatás adóköteles lesz. Járulékos költség tekintetében nem változott a törvény, ami azt eredményezi, hogy a fuvarozáshoz, mint főszolgáltatáshoz járulékosan kapcsolódó szolgáltatások osztják a főtevékenység adókötelezettségét és ezért ugyanúgy adóznak, mint a főtevékenység.

Több kérdés is volt a számlák kiállításával kapcsolatban. Ezekkel kapcsolatban az előadó ismertette, hogy hivatalos fordítás arról, hogy a „szolgáltatás díja mentes az adó alól” vagy „az adót a megrendelő fizeti a saját országában” nem született, mert a számlának a magyar Áfa törvénynek kell megfelelnie. Amennyiben a külföldi megbízó igényli, hogy ez saját nyelvén szerepeljen a számlán, akkor azt célszerű ráírni, amit ő kér. A jelenlévők továbbá azt is megtudhatták, hogy az Áfa törvény nem írja elő, hogy fordított adózás esetén a számlán szerepeljen a 77/388 EKG (azaz a 6. irányelv) hivatkozás, ezért a PM álláspontja szerint elég annak tényére hivatkozni. Egyes megrendelők ugyanakkor kérhetik, hogy a számlán a saját joguk szerinti hivatkozás feltüntetésre kerüljön, aminek – a számlán szereplő kiegészítő információként – nincs akadálya.

Félreértések okozott a szakmában, hogy mi számít a teljesítés időpontjának, a lerakás vagy a felrakás napja. Ezzel kapcsolatban fontos tudni, hogy a teljesítés helyét az Áfa törvény meghatározza, míg a teljesítés ideje – a Ptk. alapján – a szerződő felek megállapodásától függ. Ez a kettő elválik egymástól. Tekintve, hogy a teherközlekedés az áru a lerakás után tekinthető teljesítettnek, célszerű, hogy ez a lerakás napja legyen.

Sok kérdés vonatkozott arra, a helyzetre mikor egy magyar szállítmányozó Hamburgon keresztül szállított import lebonyolításában vesz részt. Példának vegyük egy import küldemény Hamburg Kikötőtől a magyarországi lerakóhelyig tartó útszakaszát. Itt azt kell vizsgálni, hogy ez a rész egyértelműen beépül-e az import termék Áfa adóalapjába. Ha igen, akkor ez a rész Áfa mentes közösségi teherközlekedésnek számít, amennyiben nem, akkor a magyar szállítmányozó a magyar (közösségi adószámmal rendelkező) megbízó felé 25%-os Áfa-t számít fel. Fontos, hogy utólag bizonyítható legyen, hogy a fuvardíj beépül az importtermék adóalapjába, ezért erről nyilatkozatot szükséges beszerezni.

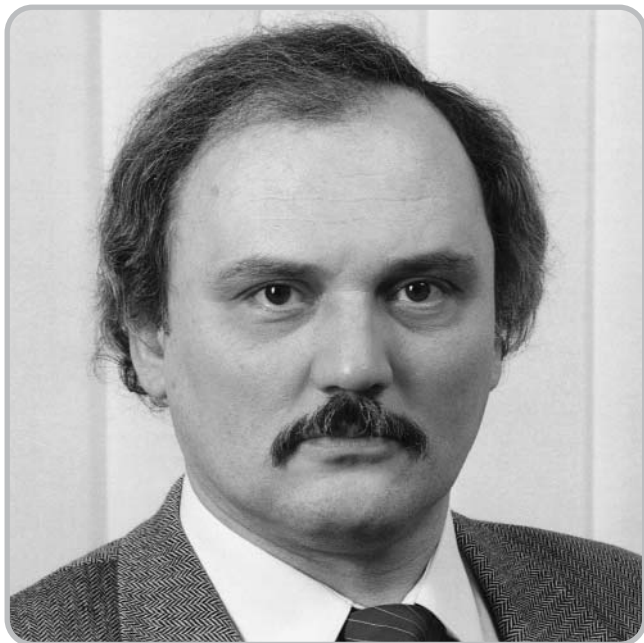
Ehhez kapcsolódik, hogy az Áfa törvény nem határozza meg pontosan az ügyletek bizonyítására szánt okmányokat, ezért sokan tettek fel kérdést arra vonatkozóan, hogy milyen okmányokat használjanak ilyen célokra. Az előadó tájékoztatta az egybegyűlteket, hogy olyan okmányok alkalmazandók, amelyből egyértelműen kiderül, az áru útja (pl. az hogy áru ténylegesen exportálásra került, elhagyta a közösséget; ill. nyilatkozat, amelyből egyértelműen kiderül, hogy a fuvardíj, annak járulékos költségei beépülnek az import áru Áfa adóalapjába).

Felmerült sok olyan eset is, amelyben bár a szabályozás egyértelműnek tűnik, a tagországok eltérő gyakorlatot folytatnak. Ilyen például egy magyar folyami hajó más tagországbeli üzemanyag vásárlása, amely a tagoktól származó információ szerint Németországban belső értékesítésnek számít, míg Szlovákiában közösségen belül értékesítésként, Áfa nélkül számlázzák. A szállítmányozók számára problematikus az osztrák útdó számlába állítása és kezelése Áfa szempontból. Kiderült, hogy a PM erre vonatkozóan még nem rendelkezik egyértelmű állásponttal. Az előadó ígéretet tett arra, hogy rövid időn belül foglalkozni fognak a kérdéssel. Az előadást követően többen kifejtették, hogy segítségre lenne szükségük az Áfa bevallás kitöltéséhez, azonban ennek az alkalomnak a keretében sajnos ez már nem fért bele.

Makács Péter

Tapasztalt szakember, új poszton

MÁVTRANSSPED: más nagyságrend



Munkácsi Tibor 2004. május elseje óta a MÁV-TRANSSPED Szállítványozási Kft. kereskedelmi igazgatójaként dolgozik. Az 53 éves vasúti szállítványozási szakember a Chemolimpex szállítványozási főosztályán debütált 1973-ban, majd az átalakulás után a Chemoldanzas, illetve a Chemol Logistics igazgatójaként tevékenykedett. Új munkahelyén a vasúti szállítványozás új kihívásaival kell szembenéznie, s szakmai tapasztalataival a cég stratégiájának megformálásában is közreműködik.

– *Kérem, idézze fel szakmai pályafutásának fontosabb állomásait.*

– Vegyésztechnikusi végzettséggel kezdtem dolgozni 1970-ben, majd két év sorkatonai szolgálat után, már egyetemi hallgatóként (1973-ban) kerültem a Chemolimpex szállítványozási osztályára, ahol különböző beosztásokban (export-referens, csoportvezető, osztályvezető) 18 esztendő tölthettem el. A hazai legnagyobb 35 külkereskedelmi vállalat egyike volt akkor a Chemolimpex, igen jelentős, 6 millió tonnás nagyságrendű éves forgalommal. A vállalat 1986-ban kapta meg az önálló szállítványozási jogot (az addig monopolhelyzetben funkcionált Masped mellett). Teljesen új kapcsolati rendszert kellett kiépítenünk megbízókkal, speditőrökkel, külföldi vasutakkal. 1989-ben a Chemolimpex és a Danzas Buchs létrehozta vegyesvállalatát, a Chemoldanzast. Ekkor már látszottak annak előjelei, hogy a szállítványozás az addigi formában nem folytatható: a külkereskedelmi tevékenység nyitott lehetőséggé vált, átalakulások kezdődtek. A Chemoldanzas az önálló szállítványozási jogra támaszkodva, más formában vitte tovább a korábbi Chemolimpex szállítványozási főosztályának negyven fős, értékes csapatát. Itt a korábban egyeduralgó vegyi áruk mellett új tevékenységi körök, és a szabadpiacon szerzett új megbízások is színe-

sítették a tevékenységi palettát. Szállítványozási igazgató voltam a Chemoldanzasnál, s ugyanezt a posztot töltöttem be párhuzamosan az Interservice Group Holdingnál is (amely a Chemolimpex kiválásakor tulajdoni részt szerzett a cégben). Alapvetően vasúti szállítványozással foglalkoztunk, de a közúti és egyéb megbízásokat is teljesítettük. 1994-95-ben tovább bővült a tevékenységi kör: a vegyi áruk túlsúlya mellett megjelent az olaj-szállítás és a mezőgazdasági termékek szállítása is. Ez maradt a profil később, az átalakulás után a Chemol Logistics Kft.-nél is, ahol 2003 elejétől dolgoztam egészen 2004. március végéig. Harmincegy évet töltöttem el ugyanazzal a csapattal, s a munkaadóm neve mindig Chemol-lal kezdődött. A kollegákkal, barátokkal, munkatársakkal ma is tartom a kapcsolatot: jut időnk egymásra. Izgatott az új feladat, a vasútközeli területen való továbblépés lehetősége, így több ajánlat közül ezt választottam.

– *A MÁVTRANSSPED-nél milyen feladatai vannak?*

– Igazgatóként irányítom a szállítványozási kereskedelmi tevékenységet, s fokozatosan ismerkedem az egyes részterületekkel, a számomra új munkatársi gárdával. Itt más a nagyságrend: amíg a Chemoldanzas az elmúlt évek átlagában évi 1-2 millió tonnás forgalmat bonyolított le, addig a MÁV-TRANSSPED múlt évi 4 millió tonna feletti éves forgalma (amelyhez 12,5 milliárd forintos árbevétel társul) sokkal nagyobb teljesítményt jelez. Ez nem magáncég: a MÁV leányvállalataként áttételesen az állam a tulajdonos. A nagyságrendi váltás mellett egy sokkal bővebb megbízói körhöz is hozzá kell szokni. Az elmúlt egy hónap tapasztalatai alapján elmondhatom: a társaságnál jó alapokon nyugvó, kiegyensúlyozott tevékenység folyik, s ennek folytatása, zökkenőmentes továbbvitele remélhetően nem jelent majd nehézséget a minden szempontból felkészült csapat élén. Úgy tűnik, jól választottam, s remélhetően a cég is elégedett lesz munkámmal.

– *Milyen új kihívásokkal találkozott az új munkahelyén?*

– A klasszikus export-import vasúti szállítványozás mellett itt egyebek között mód nyílik irányvonalok képzésére, a külföldi kapcsolatok további bővítésére. Itt a társaságnál éppen a továbbiakban követendő stratégia megfogalmazása folyik: új feladatokat, új lehetőségeket keresünk a cég számára, melyek révén megszilárdíthatjuk a piacon betöltött vezető pozícióinkat, tovább fejleszthetjük eredményességünket, s még közelebb kerülhetünk a megbízóinkhoz (már az üzletek előkészítő szakaszában szeretnénk velük együtt dolgozni). A döntéshozókkal bizalmi kapcsolatot kell kialakítani, nagyobb munkákat, hosszabb paritású üzleteket szeretnénk elnyerni. A szűkös vagonpark-kínálatot bérleti lehetőségekkel kívánjuk feloldani, a szállítási módok palettáját is bővítjük (irányvonalok), s az információcserével is a megbízókkal való szorosabb kapcsolatokra törekszünk. A vasúti szállítványozási piacon tevékenykedő más speditőrökkel is a korrekt, kölcsönös előnyökön nyugvó együttműködés kialakítása, illetve fenntartása nem kevésbé fontos célunk. Előre kell gondolkodni, közösen kidolgozni a megbízókkal a legelőnyösebb megoldásokat. A cél, hogy az áru maradjon vasúton, s közben a hatékonyság, az információs lehetőségek és a szállítás gyorsasága növekedjen.

Bárány Tibor

Új név: Rewico Logistics Kft.

Születésnapra keresztelő

A másfél évtizedes múltra visszatekintő Rewico-Istersped Kft. a Harbor Parkban elkészült újabb, 10 ezer négyzetméteres raktárépületének június 5-ei felavatását összekötötte a cég átkeresztelésével. Az új név: Rewico Logistics Kft.

Thomas Schleife, a Rewico Kelet-Európa Szállítmányozó és Logisztikai GmbH ügyvezető igazgatója a Harbor Parkban rendezett családi napon elmondta, hogy szeptemberben lesz majdnem 10 éve, hogy a jelenlegi Rewico Istersped képviseli a Rewicot a magyar piacon.

– Magyarország időközben, Oroszország után a második legfontosabb kelet-európai állomáshelyünk lett – mondta Schleife. – Az ország, kedvező földrajzi fekvésének köszönhetően kulcsszerepet játszik a régió további meghódításában. Így például Magyarországról kiindulva kell megszervezni a romániai terjeszkedést. Sőt, a bulgáriai tevékenység kiépítésénél Magyarországnak a „logisztikai fordítókörong” szerepét kell betöltenie. A magyarországi székhely nagy jelentőségére való tekintettel a céget még szorosabban a német anyavállalathoz köttették. Ez nemcsak abban mutatkozik meg, hogy új nevet és marketingstratégiát kapott, hanem a megváltozott tulajdonosi szerkezetben is: a leányvállalat 2003 óta teljes egészében a németországi Rewico Osteuropa GmbH tulajdonában van.

Az ügyvezető elsősorban az ország keleti részében lát nagy fejlődési lehetőséget. Már szerződést írtak alá a Robert-Bosch-Csoport miskolci gyárával, a beszerzéssel és hulladék elszállításával kapcsolatos teendőik bonyolításáról.

– További megrendelőkkel is tárgyalunk a régióban. Hamarosan újabb szerződések köthetnek – mondta bi-

zakodóan Schleife. – A kelet magyarországi határvárosban, Záhonyban vámraktár létesítését tervezzük. Ez a város az Európai Unió keleti határán, a nagy kelet-nyugati áruáramlás metszéspontjában fekszik, ezért nagyon fontos számunkra. Már Debrecen bevonását is számba vettük.

A Rewico Osteuropa stratégiája világos:

– Nem ülünk ölbe tett kézzel a kényelmes fővárosban, és nem várjuk meg, míg az ügyfelek jönnek hozzánk, hanem követjük a beruházásokat és az áruk áramlását. Sikerünk receptje: a lehető legközelebb lenni megrendelőinkhez. Ügyfeleink folyamatainak alakulása határozza meg fejlődésünk irányát és tempóját – magyarázza Schleife. – A rendkívül kemény orosz piacon hosszú évek óta szerzett tapasztalatainkkal felvértezve a kelet-magyarországi piac meghódítása nem jelenthet nagy problémát számunkra – mondta az ügyvezető, a Magyarország keleti határán uralkodó, mégis kissé nehezebb körülményekre utalva.

A Rewico már régóta nem a klasszikus értelemben vett szállítmányozó cég. Sokkal fontosabb, hogy komplett logisztikai megoldásokat és elképzeléseket kínáljanak, s lehetőleg minél nagyobb részt fedjenek le szolgáltatásaikkal az ellátási láncból, az áru beszerzésétől egészen annak elosztásáig. Ide tartozik a raktározás ugyanúgy, mint az áru átrakása és címkézése. Az „Outsourcing” (kiszervezés, munka idege-

neknek való kiadása) és a könyörtelen költségcsökkentések korszakában egyre több vállalat csak saját fő profiljára, a gyártásra, a termékekkel kapcsolatos marketing tevékenységre összpontosít, minden ezek előtti és utáni egyéb tevékenységet kiadnak. — Hosszú évek óta szerzett kelet-európai tapasztalatainknak köszönhetően tanácsokat is tudunk adni német cégeknek, melyekkel megkönnyítjük számukra a piacra lépést – mondta Schleife.

A Rewico az azonos nevű Rewico Logistics leányvállalat mellett néhány országban, így Magyarországon is, egy másik céget is alapított, mely kizárólag speciális logisztikai szolgáltatásokat, Value Added Services (értéknövelő szolgáltatásokat) kínál:

– Azt szeretnénk elérni, hogy ez a cég kapacitását más ügyfeleknek, pl. versenytárs cégeknek is kínálja”, - magyarázza Schleife az elképzelést. A speciális szolgáltatások nyújtására szakosodott leányvállalatok egész sor különleges szolgáltatást kínálnak, például minőségellenőrzést, áru előkészítést, csomagolást és kisebb szereléseket.

– Időközben egyre több és több ügyfél számára vált ugyanolyan fontosá az úgynevezett „értéknövelő” szolgáltatások megfelelő színvonalú ellátása, mint a tulajdonképpeni áruszállítás vagy raktározás – vázolja az ügyvezető a piacon uralkodó új irányzatot. – Az ügyfelek ma már nemcsak szállítmányozót, hanem komplett szolgáltatást kínáló céget keresnek.

Az ügyvezető arra számít, hogy miután a közelmúltban számos új ország lépett be az Európai Unióba, mely országokban a Rewiconak már leányvállalatai vannak, növekszik az áruk áramlása és a verseny.

A Rewico Logistics Kft. központja a IX. kerület egyik ipari negyedében található. Itt 20 000 m² alapterületű saját raktára van, s további szabad területek várnak későbbi beépítésre. Ezen kívül Rewico további 40 000 m² területet üzemeltet Magyarországon, Budapesten. – Az üzemeltetett raktárterület nagysága szerint Rewico időközben az 5. legnagyobb cég lett az iparágban, Magyarországon – véli az ügyvezető. Rewico magyarországi és délkelet-európai központi raktárt üzemeltet az LG Electronics, a világ egyik legnagyobb, elektronikus készülékeket szállító vállalata számára. Ezek a modern raktárépületek sok nyugat-európai standardot felülmúlnak.

A cég az újabb és újabb állomáshelyek nyitása mellett folyamatosan megújítja gépkocsi parkját. A cég jelenleg 35 saját gépkocsival rendelkezik. Szükség esetén további járműveket bérelhet alvállalkozóktól. A teljes számítógéppark modernizálása 2003 óta szerepel a beruházási tervben. Az új rendszerrel teljes egészében átlátják az árumozgásokat. A Rewico Osteuropa ebben az évben összesen mintegy 1,5 millió eurót ruház be Magyarországon. Az ügyvezető a következő években is hasonló nagyságú beruházással számol.

– Ez jó nekünk. Ez ugyanis tisztább kalkulációra kényszeríti a piac valamennyi szereplőjét. Egyre kevesebb cég engedheti majd meg magának, hogy a kisebb árbevétel hozó területeket szubvencionálja. Az is pozitív fejlődés, hogy megszűntek a vámok és az azokkal összefüggő folyamatok. Ez átláthatóbbá és összehasonlíthatóbbá teszi a piaci folyamatokat. Most már nem az a cég kapja meg a megbízást, amelynek a legjobb kapcsolatai vannak a vámszervekkel, hanem amelyik a legjobb ár-teljesítmény arányt kínálja – jegyzi meg örömmel Schleife.

A *Mérész Attila* ügyvezető igazgató által vezetett – június 5-e óta Rewico Logistics Kft. néven működő – cég komplex, integrált logisztikai szolgáltatásokat kínál: korszerű informatikával támogatott raktározást, vámügyintéztést, nemzetközi közúti szállítmányozást, belföldi fuvarozást (saját korszerű gépjármű-parkkal), hűtve szállítást, belföldi konténer-szállítást és értéknövelő szolgáltatásokat végez.

– Nem tudtuk titokban tartani ennek a csarnoknak a megnyitóját – mondta a június 5-i rendezvényen *Mérész Attila* –, hiszen nagyon sokan fáradoztunk rajta, hogy elkészüljön. Tehát ma ezt a 10 ezer négyzetméteres raktárcsarnokot nyitjuk meg. Most még üres és kicsit furcsa, de higgyék el nekem, hogy alig több mint 24 óra múlva teljesen más látványt fog nyújtani. Akinek jó a szeme és ellát a csarnok legtávolabbi pontjáig csak LG terméket fog látni. Másodsorban szintén fontos ez a nap abból a szempontból, hogy a mai naptól megújult arculattal szolgáljuk ügyfeleinket, és ezt most hivatalosan itt jelentjük be.

– Néhány napja fejeződött be nálunk az új ISO audit – folytatta az ügyvezető igazgató. – Az utolsó nem hivatalos beszélgetésen két, igen őszinte mondat hangzott el az auditoroktól. Szó szerint idézem: „Le a kalappal az elmúlt 12 hónapban történt változásokért”. A második mondat: „Önök tényleg komolyan gondolják a minőségpolitikájuk fő mondatát: csak és kizárólag vevőink elégedettsége mérheti munkánk minőségét. Az ő sikerük a mi sikerünk!”

A Rewico Logistics Kft. egy láncolatban gondolkodik. A társaság számára nagyon fontos hogy versenyképes szolgáltatást kapjon partnereitől, s ezt meg is követelik tőlük. Ha a szolgáltatás nem megfelelő minőségű, akkor a Rewico se tud versenyképesen szolgáltatni. A minőség tehát központi szerepet játszik a cég életében, s ezért min-



A Rewico Osteuropa GmbH az 1958-ban Hamburgban alapított Rewico Tengerkikötői Szállítmányozó Vállalat utóda. 1992-ben azzal a céllal alapították, hogy a feltörekvő kelet-európai piacokat célirányos és profi módon megdolgozza és fejlessze. Az első saját külföldi leányvállalat, ZAO Rewico Russia néven, 1994-ben alakult. Ennek a cégnek időközben Moszkvában, Szaratovban, Jekatyerinburgban, Szent Pétervárott, a Don mellei Rosztovban és Kaliningrádban alakultak saját logisztikai és elosztó központjai. 1995-ben az Istersped Kft. részvételével megalakult a magyar, illetve a Rewico CZ. s.r.o. csehországi leányvállalat. 1997-ben Lengyelország, 2000-ben Szlovákia következett. 2003-ban megalakult az első nyugat-európai leányvállalat, a Rewico Logistics Spanyolország. Az elmúlt évben kapcsolódott be a lettországi és ukrainai leányvállalat. Az idén alakult az olaszországi, romániai és kínai cég, a Rewico Osteuropa független, németországi székhelyű cégcsoport. Rewico Osteuropa jelenleg 700 munkatársat foglalkoztat és Európában kerekén 160 000 m² logisztikai területen tevékenykedik. Úgy tervezik, hogy 2006-ig Európában és Ázsiában több mint 250 000 m²-re növelik a logisztikai területet. A cég az elmúlt évben 35 millió forgalmat ért el. 2004-re 45 millió -val számolnak. A cég komplex logisztikai, szállítmányozói és vámolási szolgáltatásokat nyújt elsősorban az elektrotechnika, elektronika, élelmiszer, kozmetika, háztartási vegyszerek és gyógyszerek területén.

A Rewico csoport ügyfelei közé tartozik pl. az LG Electronics, Bosch, Hella, Nestle, Ferrero, Kraft Foods, Colgate, Schering és Hexal.

dent megtesznek, hogy vevőik elégedettek és sikeresek legyenek.

A Rewico Logistics integrálódik a Rewico 1958 óta épülő nemzetközi hálózatába: Budapestről fogják megszervezni a majdani romániai és bulgáriai leányvállalatokat (ma még csak képviseletek működnek ott), s Olaszországban is szeretnének létrehozni egy leányvállalatot Milánó környékén. Az igazán nagy lépést azonban majd a kínai megjelenés jelenti...

Az LG 1992 óta van jelen Magyarországon, s azóta a Rewico a logisztikai szolgáltatója - fejtette ki Il Young Hwang, az LG Electronics pénzügyi igazgatója. A sikeres együttműködés titka, hogy az LG éves 30-40 százalé-

kos bevétel-növekedését eredményező egyre nagyobb és nagyobb forgalmát a Rewico gond nélkül tudta menedzselni kitűnő minőségű szolgáltatásával. A Harbor Park „A” és „D” épületét az LG áruk töltik meg, s az LG azt tervezi, hogy logisztikai bázisának központját is ide telepíti. A Rewico-val hosszú távú együttműködést terveznek.

Nikodémusz Antal, a GKM főosztályvezető-helyettese a Rewico Logistics vevőre szabott logisztikai megoldásait méltatta beszédében, s külön hangsúlyozta az értéknövelő szolgáltatások szerepét. A frissen elkészült 10 ezer négyzetméteres raktárépület is a minőségi szolgáltatást támogatja.

Bárány Tibor

Interjú dr. Thomas Helddel, a Schenker AG elnökével

A Schenker beerősített Közép-Európában

A közép-kelet-európai térségben várhatóan egyre élesebb verseny bontakozik ki a szállítmányozás és logisztika terén azután, hogy új tagországok csatlakoztak az Európai Unióhoz. Ez pedig nemcsak az érintett országokat és vállalatokat, hanem a nyugati cégeket is arra ösztönzi, hogy erősítsék pozícióikat a régióban – mondta a DVZ-nek adott interjújában dr. Thomas Held, a Schenker AG elnöke.

Az elnök úgy vélte: nem lehetett arra számítani, hogy május elseje után ugrásszerűen megnő az érdeklődés a közép-európai piacok iránt, mivel az érdeklődők már jelen voltak a térségben, illetve a közeljövőben erősítik érdekeltségeiket. De az kétségtelen, hogy május elsejétől új jogi és gazdasági környezetben tevékenykedhetnek a szállítmányozási és logisztikai cégek a régióban. Ennek megfelelően várható, hogy egyre több nyugati vállalat települ le Közép-Európában, illetve a jelen lévők tovább erősítik pozícióikat. A nyugati és keleti piacot egyelőre nehéz összehasonlítani, mivel nyugaton már régóta éles verseny folyik. Az EU 15 korábbi tagországának éves gazdasági teljesítménye összesen mintegy 8 billió dollár, a tíz új tagországé pedig ennek csak a 4 százaléka, vagyis mindössze 350 milliárd dollár. Ebből látható, hogy egyelőre nem beszélhetünk jelentős piacról, a jövő azonban nagy kihívást jelent. A közép-európai országok ugyanis minden bizonnyal óriási fejlődésnek indulnak, a nyugatiak viszont nem képesek ehhez hasonló mértékben bővíteni hazai piacukat. Ebben a terjeszkedésben pedig minden jelentősebb nyugati szállítmányozási és logisztikai vállalat részt akar venni.

Dr. Thomas Held elmondta, hogy jelenleg Nyugat-Európában élesebb verseny folyik, mint Közép-Európában, mivel fejlettebb a piac. De ez a helyzet hamarosan megváltozhat, s az új tagországokban is nagyobb lesz a versenyfutás. A Schenker cég már a rendszer-váltás idején megjelent a térségben, mivel úgy vélte, jó lehetőségek kínálkoznak a terjeszkedésre. Ebben nem is csalódott, hiszen az utóbbi években komoly pozíciókra tett szert, s növelte forgalmát. Lengyelországban a kilencvenes évek elején vetették meg lábukat, amikor vegyészvállalatot hoztak létre a Spedpol állami céggel. Később

többségi tulajdonra tettek szert, s ma már 23 telephelyen 1300 alkalmazottat foglalkoztatnak. Szintén a kilencvenes években jelentek meg a magyar, szlovén, cseh és szlovák piacokon, ahol stabil bázisokat teremtettek. Kicsit később a balti országokban is érdekeltségeket szereztek. A Schenker jelenleg tehát a térség nyolc országában fejti ki tevékenységét, ahol csaknem 3000 munkatársat alkalmaz. Ez a szám jelentősen emelkedett az utóbbi években, s a vállalat összlétszámának mintegy 10 százalékát teszi ki.

Dr. Thomas Held szerint rövid távon némi csökkenés várható a forgalomban, hiszen megszűnt a vámügyi szolgáltatás, ami a cég fontos tevékenysége volt. Hosszabb távon azonban dinamikus fejlődésre, a forgalom növekedésére számít. De már idén is elérhetik a kétszámjegyű bevétel növekedést. A közép-keleti országok előnye, hogy kedvezőbb áron tudnak fuvarozni, mint a nyugatiak, s ezt bizonyára ki is használják. Hátrányuk viszont, hogy jobbra csak a hazai piacukon vannak jelen. A nemzetközi szintéren nem építettek még ki hálózatot, nincsenek komoly ügyfeleik. Valószínű tehát, hogy a korábbi tagállamok cégeivel próbálnak meg együttműködni, s így erősíteni pozícióikat. Az egyelőre nem lehetséges, hogy a közép-európai cégek kabotázs tevékenységet fejtsenek ki a régi tagállamokban, mivel az átmeneti időszak szabályozása ezt nem teszi lehetővé. De nincs is ilyen törekvés. Arra sem lehet számítani, hogy az új tagállamok cégei telephelyeket hoznak létre nyugaton, akár Németországban. A Schenker annyiban van előnyben az együttműködés terén, hogy már jó ideje gyümölcsöző kapcsolatokat ápol a térség országainak cégeivel, s alaposan ismeri a helyi viszonyokat. A Schenkert is jól ismerik, s tudják, hogy megbízható, biztos alapokon nyugvó cégről van szó. A

vállalat elképzelése szerint a kelet-nyugati áruszállítási forgalom jelentős emelkedése hozhatja meg a növekedést, ami akár kétszámjegyű is lehet.

Dr. Thomas Held elégedetten állapította meg, hogy a Schenker határozottan jó évet zárt tavaly a tengeri- és légiszállítás terén. Főleg a tengeri szállítmányozás fejlődött dinamikusán, s a Hapag-Lloyddal együttműködve kiemelkedő eredményeket értek el. A szállítmányozási és logisztikai ágazatban tevékenykedő cégek leginkább az ázsiai piac növekedéséből profitáltak jelentősen. Különösen a Kínába, valamint Szingapúrba, Tajvanra, Dél-Koreába irányuló forgalom emelkedett számottevően. Ez a Schenker számára is óriási kihívás, s természetesen profitálni akar az új piacokon, amelyek további bővülésnek néznek elébe. Az elnök szerint nem valószínű, hogy az ázsiai gazdasági fellendülés csupán egy-két évig tartana még, s utána összeomlana a piac, ahogyan azt néhány elemző állítja. Inkább ara lehet számítani, hogy legalább hat-nyolc esztendőig biztosan erőteljes lesz a gazdasági növekedés Ázsiában. Ezt támasztja alá, hogy a térségben jelentős a feldolgozóipar, vagyis a országokba irányuló alapanyagokat feldolgozzák, s a kész termékeket adják el a világpiacon. Fellendülés hozhat a 2008-ban Pekingben megrendezendő olimpia, valamint a 2010-ben esedékes vilákiállítás Shanghaiban. Persze, a túlreagált piaci boom veszélyeket is rejt magában, amiket nem szabad számításon kívül hagyni.

A Schenker számára más térségek fejlődése is kedvező, s pozitív eredményeket könyvelhetek el az Atlanti óceánon lebonyolított áruszállításban. A légiszállításban szintén kétszámjegyű forgalomnövekedést értek el annak ellenére, hogy tavalyi év közben a visszaesés bizonyos jeleit is tapasztalták. Gondot okozott például az atípusos tüdőgyulladás terjedése Ázsiában, valamint a terrorfenyegetettség és az iraki háború. A Schenker nemcsak az áruszállítás mennyiségében ért el jobb eredményt tavaly, mint a korábbi esztendőben, hanem javította a cég hatékonyságát is. Ez pedig jó alapot ad arra, hogy jövőre a mostaninál is jobb eredményekről számolhassanak be.

Csarnai Attila

ARES Hungária Nemzetközi Szállítmányozási Kft.

Új, 260 millió forintos logisztikai bázis

Az ARES Hungária Nemzetközi Szállítmányozási Kft. június 4-én avatta fel ünnepélyes körülmények között új logisztikai bázisát az újpesti ipari parkban. A rendezvényre meghívott vendégeket *Hetesi Zoltán*, a cég ügyvezető igazgatója köszöntötte.



A 260 millió forintos beruházással felépült új telephelyet a cég legfontosabb ügyfeleinek képviselői előtt *Mónica Vazquez*, a budapesti Spanyol Nagykövetség kereskedelmi és gazdasági tanácsosa nyitotta meg. Az eseményen jelen volt *José Luis Martínez*, Mexikó budapesti nagykövete, továbbá az ARES Hungária Kft. spanyol tulajdonosai: *Francisco Jose Recalde*, *Jose Luis Ortiz de Zarate* (az ARES Bilbao vezetői); valamint *Marta Pardo* (az ARES Barcelona igazgatója) és *Miroslav Holub* (az ARES Praga vezetője).

A IV. kerületi Almakerék utca 6 szám alatt található tehát ezen túl az ARES Hungária Kft. központja. A bázisavató ünnepségen részt vett csaknem 80 fős partneri kör az elsők között tekinthette meg az 1500 négyzetméte-



res raktárt és a 350 négyzetméteres irodablokkot.

Az ARES Hungária Nemzetközi Szállítmányozási Kft. 2003-ban csaknem 700 millió forintos árbevételét könyvelhetett el, s az adózás utáni nyeresége elérte a 26 millió forintot. Tavaly a társaság 5 fő irodai és 1 fő raktári alkalmazottat foglalkoztatott. Idén, az új központ átadásával megnövekedett munkamennyiség következtében a raktári és az irodai létszámot is fejlesztik.

B. T. – F. T. I.



Varsói tanácskozás

Közép-európai verseny az utakon

Új időszak kezdődött május elsején Európában, hiszen az EU 10 tagországgal bővült. A közlekedés, logisztika területén folytatódnak a hétköznapiak, s új kihívásokkal kell szembenézniük az EU országainak. Olyan gondok merülnek fel, amelyek eddig kevésbé foglalkoztatták a szakembereket, üzletembereket, de most már elsőrangú kérdés, hogy megoldják őket. Egyebek mellett erről folytattak eszmecsereket Közép- és Kelet-Európa, valamint a leginkább érintett nyugati országok közlekedési és szállítmányozói szakemberei egy Varsóban megrendezett fórumon.

Boguslaw Liberadzki korábbi lengyel közlekedési miniszter elmondta: a közép-európai országok legnagyobb hátránya, hogy a nyugati országokhoz képest elmaradott az infrastruktúrájuk, különösen az utak állapota kritikus, illetve kevés az autópálya. A lemaradás megszüntetése komoly erőfeszítéseket igényel, ám kérdéses, hogy 2010-ig képesek lesznek-e az újonnan csatlakozott országok várhatóan 30 százalékkal növelni a közúton lebonyolított áruszállítási forgalmat. A lengyel kormány komoly programot dolgozott ki az infrastruktúra fejlesztésére, de nem biztos, hogy ez elegendő lesz a lemaradás jelentős csökkentésére. Sokan azt is megkérdőjelezzik, hogy az ország költségvetése bírná fogja-e a több milliárd euróba kerülő beruházások finanszírozását. Persze, az EU által biztosított pénzüsszegek is nagyban hozzájárulnak ahhoz, hogy a terveket megvalósítsák. De szóba jöhet az is, hogy az autópályadíjak beszedését kiterjesztik, illetve emelik az árakat. A lengyelek 2012-ig 1400 kilométer autópályát és 3500 kilométer gyorsforgalmi utat akarnak megépíteni. Emellett 8000 kilométeren kívánják felújítani a közutakat, s 80 kisebb, valamint 20 nagyobb hidat készítenének el.

Hasonló kihívásokkal néz szembe a magyar, cseh, szlovák kormány is, hiszen az országokban szintén létkérdés az infrastruktúra gyors fejlesztése, hogy a szállítmányozás, logisztika terén versenyképesek legyenek nyugati társaikkal – hangsúlyozták német és osztrák közlekedési szakemberek. Bár az utóbbi időben egyértelmű jelei látszanak, hogy erőteljesen folytatódnak a beruházások, a jelentős lemaradás csökkentése nagy erőfeszítéseket kíván az érintett országoktól. A közutak mellett ugyanakkor a vasúti hálózatot, s a belvízi hajózást is fejleszteni kell, hiszen így mérsékelhető az utakra háruló forgalom, s a környezet kímélése szempont-

jából is ez az előnyösebb megoldás. Az EU is azt szorgalmazza, hogy a közúti áruszállítás minél nagyobb részét vasúton, illetve hajókon bonyolítsák le. A közép-európai országok azonban egyelőre inkább a közutak fejlesztésére helyezik a hangsúlyt, de elkerülhetetlen, hogy a többi közlekedési lehetőség a mainál komolyabb szerepet játsszon.

A régióban jelenleg egyfajta versenyfutás folyik azért, hogy melyik ország játssza a vezető szerepet a szállítmányozásban, logisztikában. Varsó, Prága, Pozsony és Budapest egyaránt mindent megtesz azért, hogy városaik, illetve országaik legyenek a regionális központok, s mindegyik mellett szólnak érvek. Lengyelország előnye, hogy hatalmas területen fekszik, népessége pedig komoly piacot jelent. A Fehéroroszországba és Oroszországba irányuló forgalom nagy része itt halad át, ráadásul a skandináv országokkal is közeli a kapcsolatuk. A csehek és szlovákok töretlenül építik ki logisztikai bázisaikat, s próbálják országaikba telepíteni a nagy nyugati cégeket. Magyarország mellett szól kedvező földrajzi fekvése, s az, hogy korábban bizonyos előnyre tettek szert az infrastruktúra fejlesztése terén. A közeljövőben csatlakozni kívánó országok – Románia és Bulgária – szintén Magyarországhoz fekszenek legközelebb, ami további lehetőségeket kínál, hiszen a balkán államokba erre vezet az egyik legfontosabb útvonal. Ez pedig nemcsak a közutak, hanem a vízi utak, főleg a Duna szerepét növeli meg, hiszen a folyó természetes összeköttetést biztosít a térség országaival.

Boguslaw Liberadzki aggodalmának adott hangot amiatt, hogy az EU esetleg túlságosan a részletekbe menően szabályozza a szállítmányozás feltételeit, ami szerinte nem tesz jót a piacnak. A különféle országokban egymástól eltérőek a viszonyok, ezért nem érdemes mindenáron egységesítésre törekedni.

Fontos kérdés az utak állapotának és a közúti forgalom biztonságának növelése, s folyamatos ellenőrzése. De ezt csak független hatóság végezheti el. A szállítmányozók egyre nagyobb kihívások elé néznek, hiszen az eddigieknél is pontosabban, határidőre kell szállítaniuk az árut, s szigorúbb minőségi feltételeknek kell megfelelniük. Ezek nagy részét már jól ismerik az újonnan csatlakozott országok szállítmányozói, de vannak olyanok is, amelyek még kevésbé láthatóak előre. Félő például, hogy egyes országokban a benzin árának növelésével hátrányba kerülnek vállalatok, s a kiélezett versenyben egymástól csábítják el a jó munkaeőket. Megeshet, hogy a magasán kvalifikált gépjárművezetők – akik többféle képzettséggel, nyelvtudással rendelkeznek – nyugati országokba távoznak, mert ott jobban kereshetnek. Ugyanakkor az is előfordulhat, hogy Ukrajnából, Moldáviából jönnek Magyarországra, Lengyelországba a jó gépjárművezetők a nagyobb bérek reményében.

Adalbert Wandt, a BGL alelnöke szerint a megoldás az, hogy a térség országai jobban együttműködnek a jövőben. Erre rá is kényszerülnek, hiszen már egy nagyobb közösség, az Unió tagjai, s a szomszédos államoknak közös elvek szerint kell együttműködniük. Ez azt is jelenti, hogy mindenhol be kell tartani a törvény előírásait, s megakadályozni az illegális munkavégzést. Persze, bizonyára élesedik a verseny, de nem baj, mivel ez serkentőleg hat a piacra, s hatékonyabb munkára ösztönöz. Kétségtelen, hogy az előnyök hátrányokkal is járnak: egyrészt jó, hogy a közép-európai régióban megnő a forgalom, a szállítmányozók szerepe, de rossz is ez, hiszen megterheli az utakat, a környezet, az egész társadalmat. A káros következményekre érdemes előre odafigyelni, s elhárítani őket. Most a térség országai attól tartanak, hogy tranzitutakká válnak, ami kellemetlenségekkel jár. De annak idején azzá vált Németország is, ahová, illetve ahonnan jelenleg naponta mintegy 120 ezer fuvarozó érkezik. Adalbert Wandt a munkaeő elvándorlásával kapcsolatban pedig azt hangsúlyozta: minden érintett ország és vállalat érdeke, hogy megtartsa a képzett munkaeőket. Ez azzal is jár, hogy emelik a béreket.

Csarnai Attila



Sándor Géza
vezérigazgató



Fazekas Márta
elnök-vezérigazgató



Hernádi Sándor
vezérigazgató

ASSIX Logisztikai Rt. Széles skálán komplex szolgáltatás

Az Assix Logisztikai Rt. 2004 májusában alakult meg hat magyarországi székhelyű cég leányvállalataként – az anyacégek együttes forgalma 2003-ban meghaladta az 500 millió forintot (mintegy 1,9 millió eurót). Az rt. létrehozásával az anyavállalatok célja az EU-bővítés következtében kiszélesedő piacon komplex logisztikai szolgáltatással való egységes megjelenés. E cél eléréséhez az alapítók több évtizedes szakmai múltja, az anyacégek ISO-minősítései, a logisztika különböző területein szerzett gyakorlati tapasztalatok és a kifogástalan állapotú, a legszigorúbb EU-előírásoknak is megfelelő raktarak és járművek jelentenek garanciát.

Az Assix Logisztikai Rt. – mely tagja a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének (MKFE) és a Magyar Logisztikai Egyesületnek (MLE) – fő tevékenysége szállítmányozás, belföldi és nemzetközi fuvarozás, fuvarszervezés, raktározás, csomagolás és vámkezelés – e tevékenységek fő területeit az EU és egész Európa, az

egykori FÁK, valamint Nyugat-Ázsia országai jelentik –, s a megbízó igényeinek és az áru jellegének függvényében a legmegfelelőbb megoldásokat dolgozzák ki.

A cég gépkocsiparkja jelenleg 227 különböző járművet vonultat fel, az 1,5 tonna bruttó raksúlyú furgontól kezdve, a 3–3,4 tonnás, dobozos és ponyvás kisteherautón, valamint az ugyanilyen teherbírású, dobozos hűtőgépkocsin keresztül a 20–22 tonna bruttó raksúlyú nyerges szerelvényekig. A palettán szerepel még 9 vegyes – 6–18 tonna bruttó raksúlyú – jármű, illetve járműszerelvény is. A különböző típusú és méretű járművek nagy mozgásteret biztosítanak, mivel egy részüket ADR-, másokat ATP-, illetve HACCP-előírások figyelembevételével helyezték üzembe.

Az Assix Logisztikai Rt. összes raktárterülete jelenleg 2000 négyzetméter, de a kapacitást folyamatosan bővítik. A szóba jöhető áru fajták széles skálájával foglalkoznak, hiszen szállítanak és raktároznak egység- és

részrakományt, veszélyes és túlméretes árut, nehézgépeket, élelmiszert, mélyhűtött élelmiszert, továbbá állandó hőmérsékletet igénylő, valamint konténeres rakományt is. Ezekben túlmenően azonban foglalkoznak gépi földmunkával és teljes körű cégek költöztetésével is.

Különleges igény esetén megbízható, a szintén több éves múltra visszatekintő alvállalkozói körből választanak megfelelő partnert, s a több éve hűségese partnerek részére a hosszú távú együttműködés érdekében egyedi konstrukciókat dolgoznak ki.

A cég legújabb célkitűzései között szerepel a napjainkban egyre nagyobb népszerűségnek örvendő költség-hatékony és gyors gyűjtőfuvarozás fejlesztése és kiterjesztése valamennyi főbb viszonylatra. Ennek érdekében folyamatosan korszerűsítik a hálózat infrastruktúráját, áldoznak a munkaerőképzésre és mind több szakmai érdekképviselettel, illetve partnercéggel létesítenek kapcsolatokat.

Frans Maas: Pestszentlőrincről Budaörsre

Új igények, új lehetőségek, új válaszok

Cápa, Alligátor, Teve – szokatlan, de jól csengő keresztnevek egy raktárbázis bővülő fázisainak. Az Euro Business Park Kft. logisztikai ingatlanfejlesztő cég Budaörsön, a már üzemelő, elsősorban gyógyszerforgalmazók részére készült Pharmapark mellett jelenleg a „Shark Parkot” építi. E második ütem épületeit (egy 12 ezer négyzetméteres, 11 méter belmagasságú és egy 4 ezer négyzetméteres, 8 méter belmagasságú csarnokot, tőzsomszédságban a hozzájuk tartozó irodaházzal) szerződés szerint október idusán adják át. Ide települ majd át egy hosszú őszi hétvége alatt a holland székhelyű Frans Maas magyarországi központja. Az elképzeléseknek megfelelően a harmadik lépcsőben az Alligator Parkot, majd a következőben a Camel Parkot hívják életre.

Péchy Tamás, a Frans Maas Hungária Kft. ügyvezető igazgatója szerint a szállítványozó cég az átköltözéssel méretben és szolgáltatásainak minőségében is tovább fejlődhet. A jelenlegi, pestszentlőrinci telephely jó adottságokkal rendelkezik egy induló vállalkozás alapjainak letételéhez, főútvonalhoz közeli elhelyezkedésével, viszonylag alacsony költségekkel. A kor követelményeit azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni: egy most épülő, vadonatúj raktárbázis a főváros környéki logisztikai útvonalak szívében, az autópályák vérkeringésében mindenképpen előrelépést jelent. A nagyobb raktárcsarnok felének bérletével kapacitásuk több mint kétszeresére nő, nem beszélve a 11 méteres belmagas-



Péchy Tamás és Stefan Ausch, az Euro Business Park ügyvezető igazgatója



ság nyújtotta többlet lehetőségekről. Egyéb kommissiózó és opcionális területeket is beleértve az új helyen összesen több mint hétezer négyzetméteren működnek majd.

A társaság fő tevékenysége a közúti gyűjtőszállítványozás. 2003 terveit összességében teljesítették, a várt 1,2 milliárd forintos árbevétel elérésétől éppen csak egy hajszál választotta el az eredményt. A tavalyi év során alakult tengeri üzletág (konténeres és gyűjtőszállítványozás) folyamatosan fejlődik mind a forgalmat, mind a megbízók és a munkatársak számát tekintve. Reményeik szerint tovább tudják erősíteni piaci helyzetüket ezen a területen. A jövőben a raktárlogisztikára is nagyobb hangsúlyt szeretnének fektetni, és az ügyvezető jó esélyt lát rá, hogy a korszerű üzleti parkban a minőségi váltás által a megnövekedett költségek rövid időn belül meg is térülnek.

A Frans Maas filozófiája a teljes körű logisztikai szolgáltatás megvalósítása, hogy partnereiknek ne kelljen több szállítványozóval kapcsolatban állniuk. A komplexitással a kis- és középvállalkozások részére előnyös feltételeket biztosítanak, míg az óriáscégek jellemzően továbbra is több lábon állva veszik igénybe a különböző szállítványozók szolgáltatásait, tovább élesítve ezzel az egyébként is erős versenyt. A tengerre nyitás után még az idei évben létrejön a légi üzletág; a Frans Maas Hungária Kft. most is kezeli légi árut, de szervezeti szinten a közeljövőben fog megjelenni e tevékenység a palettán.

Az unió bővítésének hatására mind a hazai, mind a nyugat-európai cégek érdeklődése megnőtt Kelet-Európa iránt. A Frans Maas Budapestről már indított közvetlen gyűjtőjáratot Varsó, a Baltikum, Szlovénia és Szófia felé. A jól

működő nyugati desztinációk mellett még további közvetlen kelet-európai irányokat terveznek.

A csatlakozás azonban – a várakozásoknak megfelelően – negatívumait is érezteti, mégpedig azonnal és közvetlenül: fájó pontként a Frans Maas már harmadára csökkenteni kényszerült vámcsoportja létszámát, és számít rá, hogy a gyűjtőforgalmak esetén a vámbevételek kiesése miatt a haszonrátá ollója a jövőben várhatóan szűkülni fog.

Péchy Tamás mindezek ellenére 2004-re is növekedést tervez, amit a negyed- és féléves időközi mérlegek alapján sikerült is tartani. A feladat nem könnyű, de az új üzletágak beindulásával és az új telephely kínálta lehetőségek kiaknázásával számításai szerint tovább bővül a vállalkozás.

Varga Violetta

SZÜLETÉSNAPI PAR



Kiss Gyulát, a BILK Kombiterminál Rt. vezérigazgatóját köszöntötték 50. születésnapja alkalmából a soroksári Sramli Csárdában. A résztvevők nevében Csaba Attila és Bobál István is hangsúlyozta az elmondott pohárköszöntőben, hogy a jubiláló vezérigazgató meghatározó szerepet vállalt magára a magyar kombinált fuvarozás feltételrendszerének kialakításában. Mérföldkő szakmai pályafutásában: a múlt évben átadott BILK Kombiternál.

A szegedi és győri tanulmányok után, csaknem harminc éve a MÁV-hoz szerződött a jubiláló Kiss Gyula. A születésnapi partyn ott voltak egykori főnökei és egykori kollégái is.



A partnercégek vezetői és munkatársai is ott voltak a születésnapi partyn. Így akaratlanul a napi gondok és kérdések is napirendre kerültek.

PARTY SOROKSÁRON

Fülöp Zsolt a szakma nevében gratulált Kiss Gyula eddigi eredményeihez, sikereihez és egy 50-es aranyérmet akasztott az ünnepelt nyakába.



A jó hangulatú vacsorán, ahol ötven vendéget láthatott vendégül az ünnepelt, meghatódva mondott köszönetet a gratulációkért.

A BILK Kombiterminál kollektívája és munkatársai ugyancsak a soroksári partyn köszöntötték születésnapján főnököket. Úgy tűnik, hogy ez az ünnepélyes, születésnapi parti folytatódik, mivel Kiss Gyula egykori évfolyamtársa, a Raabersped új ügyvezető igazgatója, Bor József is ebben az évben ünnepelheti 50. születésnapját...

Fotók: Izsák Éva



125 éves a GySEV Rt.

Tőkeemelés, több lépcsőben



Szabó András és Siklós Csaba

Jelentős döntések születtek a GySEV Rt. éves közgyűlésén. Erről tájékoztatta a sajtó képviselőit Szabó András, az igazgatóság elnöke, Siklós Csaba megbízott vezérigazgató és Ács Sándor vezérigazgató-helyettes a társaság budapesti székházában. Összességében 1,4 milliárd forint értékben javultak a GySEV Rt. eredménypozíciói, bár a vállalat magyar üzeme 134 millió forint veszteséggel, az osztrák üzem viszont 5 ezer euro eredménnyel zárta a 2003-as gazdálkodási évet.

A GySEV Rt. magyar és osztrák üzemének működését együttesen értékelte a társaság közgyűlése. Összességében kedvező a múlt esztendő mérlege, hiszen a GySEV Rt. eredménypozíciói 1,4 milliárd forint értékben javultak. Befolyásolta gazdálkodásukat, hogy a mozdonyvásárlások hitelfizetési kötelezettsége 440 millió forint többlet-költséget okozott,

mivel a forint-euro árfolyam jelentős mértékben változott. Az osztrák üzemben viszont egymillió euro többlet ráfordítást jelentett a munkavállalókhöz kötődő céltartalékok növelése.

A GySEV Rt. áruszállítási teljesítményei jelentősen nőttek. Hétmillió tonna feletti a múlt évi mérlegük, amely csaknem 6 százalékos növekedés az előző évhez képest. A Ro-La forgalom – a folyamatos hatékonyságjavulás mellett – 2002 júliusától fokozatosan csökkent, az ismert változások következtében. Személyszállítási tevékenységük a vártnál is veszteségesebb évet zárt, amelynek alapvető oka, hogy a költségek új költségstruktúrában kerültek elszámolásra.

A költségsökkentési program folytatása és az áruszállítási bevételek növelése az idei legfontosabb feladatuk. A személyszállítás működtetési és a kombinált fuvarozás támogatási szerződésének aláírásáról tárgyalnak a magyar állammal, amely fejlesztési lehetőséget is biztosít a GySEV Rt. számára.

Az EU-csatlakozás hatására Sopron regionális központtá válik. A város körzetében nincs GySEV-hez hasonló mértékű logisztikai szolgáltató, ezért egy 3000 négyzetméteres, tovább bővíthető raktár építését tervezik. Ezzel szeretnék a

vámügynöki tevékenység csökkenéséből adódó bevételkiesést ellensúlyozni. A közgyűlés határozott a nem vasúti célú ingatlanok és portfolió elemek értékesítéséről is, de azzal a feltétellel, hogy az eladásból befolyt összegeket csak vasútfejlesztésre fordíthatják.

A GySEV Rt. tulajdonosai az éves közgyűlésen 1,8 milliárd forint értékű tőkeemelésről döntöttek, amely több lépcsőben történik. Idén az osztrák állam 600 millió forint, az ÖBB szállítmányozási érdekeltsége, a Speditions Holding AG – amely megvásárolta a Hamburgi Kikötő GySEV Rt. részvényeit – először 72 millió forint értékben emel tőkét, majd még ebben az évben 1,4 százalékos értékben további GySEV Rt. saját részvényt vásárol, illetve további 28 millió forintos tőkeemelést hajt végre. A magyar állam viszont 2005–2007 között évente 300–300 millió forint, 2008-ban pedig 200 millió forint összegű tőkeemelést vállal.

A közgyűlés arról is határozott, hogy a GySEV Rt. székhelye Sopronba kerül. Budapesten vezérképviselet és kereskedelmi iroda, Bécsben kereskedelmi iroda működik a jövőben. Az ausztriai telephelyek státuszai változatlanok maradnak, illetve mindezek okiratba foglalása a következő, szeptemberi közgyűlésen történik.

A közgyűlés 2004. december 31-éig Siklós Csaba vezérigazgató megbízatását megerősítette. A felügyelő bizottság új tagjai: Gustav Poschalko, a Speditions Holding AG elnök-vezérigazgatója és dr. Christian Ebner, az osztrák alkancellár kabinetfőnöke.

A GySEV Rt. ebben az évben ünnepli 125 éves évfordulóját és a társaság vezetése ebből az alkalomból októberben jubileumi ünnepséget rendez Sopronban.

GySEV Rt. – mérleg, 2003

Forgalmi adatok:

Árutonna (1000) 7 033

Ebből:

– hagyományos 4 208

– konténer 1 438

– Ro-La 1 387

Árutonna-km (1000) 642 327

Konténer (db) 80 014

Kamion (db) 48 014

Számveteli adatok:

Mérleg-főösszeg (mFt) 30 802

Nettó árbevétel (mFt) 24 598

Eredmény (mFt) –130

Forrás: GySEV Rt.

Navigátor kispályás labdarúgó torna

Kispályás labdarúgó tornát szervez a Mobil Sport Kft. szállítványozó és fuvarozó cégek részére 2004. július 18-án (vasárnap), a Tungsram Rt. sporttelepén.

Részletes felvilágosítás és nevezés a 451-4823, vagy a 20-952-9168-as telefonszámon, illetve a mobilSPORT@wallisrt.hu e-mail címen.

Kurdi Mónika, a marketing osztályvezető

A fehér folt

A fiatal és kreatív női vezetők sorában nem lehet figyelmen kívül hagyni a MÁV Rt. árufuvarozási üzletágának marketing osztályvezetőjét. Bár vasutas szakmai múltja mindössze alig egy esztendő, máris egy sor prezentációval, rendezvényt hívta fel magára a figyelmet. Eredetileg környezetmérnöki szakon végzett a Széchenyi István Főiskolán, öt esztendeig Angliában tanulta a nyelvet, a vezetési ismereteket, a marketinget és az értékesítést, illetve ott ismerkedett meg közelebbről a számítástechnika alkalmazási rejtelmeivel, valamint a vállalati környezettel. A megújulás iránti fogékonysága készítette arra, hogy megpályázza jelenlegi állását. A reform közepén járó vasúttársaságnál folyó munkát komoly kihívásnak tekinti – ez látszik a napi tíz-tizenegy óras munkaidején is.

– Milyen cégeknél szerzett szakmai tapasztalatokat Angliában?

– Már három éve éltem kint, amikor – az alapokról kezdve – eljutottam arra a nyelvtudási szintre, hogy állást merem vállalni a versenyszférában, s ehhez különféle tanfolyamokat is elvégeztem, így még a könyvelés sem volt idegen számomra. Közlekedési profilú cégnél nem dolgoztam, viszont egy angol-magyar gyógyszergyártó és -forgalmazó vállalat csúcsvezetője mellett, személyi asszisztensként szereztem ismereteket a vezetői munkáról, módszerekről. Ezt követően egy feltörekvő kozmetikai céghez mentem, ahol egy



Kurdi Mónika irodájában

új termékcsalád bevezetésével piacvezetői szintet sikerült elérnünk. Itt elsősorban csapatépítés, marketing, kiállítások, termékbemutatók tartoztak hozzám, de foglalkoztam értékesítéssel, vevőkapcsolat-tartással és logisztikával is. Amikor 2002 nyár végén hazajöttem, egy globális szinten nagyon jelentős kereskedelmi beszállítói hálózattal rendelkező amerikai cégnél készletgazdálkodási menedzserként kezdtem el dolgozni.

– Hogy került a MÁV-hoz?

– Szinte párhuzamosan olvastam a pályázati kiírást és kaptam személyes indíttatást. Vasutas családtaggal, ismerőssel, barátokkal beszélgettünk, akik elmondták, hogy a cégnél nagyarányú átalakítás folyik és nem kimondottan vasutas múlttal rendelkező fiatalok is bekerülhetnek, hiszen hatalmas ütemben indult meg a reform. Izgattak az új lehetőségek, a szervezetátalakítás, és az sem volt utolsó szempont, hogy itt, addig a marketing tulajdonképpen fehér folt volt.

– Ugyan a Széchenyi Főiskolán végzett, de – mint mondta – nem dolgozott

a közlekedési szakmában. Milyen nehézségekbe ütközött a szakma megismerésekor?

– Még most is elég sok mindent tanulok – ugyan a szállítmányozás nem, de a vasúti árufuvarozás elég távol áll tőlem. Ez egy hatalmas szervezet, s eddig csak „kis” cégeknél dolgoztam, ahol az ügyintézés, a döntés lényegesen gyorsabb, rugalmasabb volt. Korábban szinte teljesen ismeretlen volt számomra a papíralapú információkezelés – itt vissza kellett lépnem a technikatörténelemben néhány évet. A marketing munkát is csak úgy lehet eredményesen és hatékonyan végezni, ha a vasúti alapfogalmakkal, rendszerekkel alaposan tisztában van az ember.

– Mennyiben speciális az árufuvarozási szakterület marketing tevékenysége?

– Hagyományos értelemben a marketing a kereskedelmi stratégia fölött helyezkedik el, és a marketing különféle ágai határozzák meg azt. A MÁV árufuvarozásnál a marketing a szervezeti átalakítás előtt nem volt különálló

egység és nagyon gyerekcipőben járt – így egyelőre még ez a terület nagyon erős háttér munkát kell hogy végezzen. Talán most érkezünk el egy olyan időszakhoz, amikor majd visszaáll a papírforma és a jövőben a marketing tevékenység lehet a meghatározó a kereskedelmi stratégia kidolgozásához. Erősen dolgozunk azon, hogy felépítsünk egy piackutatási és fejlesztési, továbbá belső- és külső kommunikációs rendszert. Jelenleg csak az alapokkal rendelkezünk. Az igazi kihívás csak most kezdődik, mert mindezt, ahogy említettem, rendszerbe kell foglalni, és működőképessé tenni.

– *Fiatal vezetőként mennyire sikerült elfogadtatni a személyét, illetve a szakterületét?*

– A személyemmel azt hiszem, nem volt gond, hiszen elég nyitott vagyok, s itt most a többség – főleg a vezetés – meglehetősen fiatal. Azzal a „régiek” is tisztában voltak, hogy egy új versenykörnyezetbe került az áru fuvarozás. Az uniós csatlakozás után sokkal élesebb lett a küzdelem, sokkal nagyobb szükség van a megfelelő vevőkezelésre, a kapcsolattartásra. Ebben a marketingnek nagy szerepe van, s ennek elfogadtatásában a belső kommunikáció jelentősége is megnőtt. A külső területi egységekkel már a kezdetektől sikerült együtt dolgozni, akik elfogadták, hogy a központi marketing és kommunikáció innen indul ki.

Rákos József

Új helyen a Chemol Logistics

**A Chemol Logistics Nemzetközi
Szállítmányozási és Logisztikai Kft.
új helyre költözött.**

Címük:

1123 Budapest, Győri út 18.

Telefonszám:

477-9900

E-mail:

info@chemollogistics.hu

Internet:

www.chemollogistics.hu

TÁMOGATÓINK

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium,

**Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége,
MÁV Rt., Masped Rt., MÁVTRANSSPED Kft., Raabersped, Delog Kft.,**

Chemol Logistics, Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt.,

Bombardier Transportation Hungary Kft., Raaberfreight Kft.,

Milos Spedició Kft., Hödlmayr Hungária Logistics Kft., Eurosped Rt.,

Pannoncont Kft., Waberer's-csoport, Frans Maas Hungária,

Dunaferr Portolan, BILK Kombiterminál Rt.

A közösségi engedélyek változásai

Több vállalkozás, gyarapodó járműpark



Május elseje, az EU csatlakozás dátuma választóvonal volt a nemzetközi fuvarozásban. Több magyar vállalkozás, folyamatosan gyarapodó járműparkkal vesz részt a (belső és külső) határokon átnyúló fuvarozási tevékenységben. E helyzetet most egy speciális szemszögből, a hatóság nézőpontjából tekintjük át Szilvási Bertalan, a Közlekedési Főfelügyelet főosztályvezető-helyettese segítségével.

Május elsejét követően az EU-n belüli loco, tranzit és harmadik országos áru-fuvarozás közösségi engedély birtokában, közlekedési engedély nélkül végezhető. Az EU-n kívüli loco, tranzit és harmadik országos fuvarozáshoz is szükséges a közösségi engedély, továbbá itt a közlekedési engedélyek érvényben maradtak. A közúti áru-fuvarozásban tilos a kabotázs.

Azon fuvarozó vállalkozások részére, akik május elseje előtt is tevékeny-

kedtek a nemzetközi fuvarozásban, a Közlekedési Főfelügyelet még április elején elkészítette az uniós előírások szerinti – öt esztendő érvényességű – közösségi engedélyeket (más néven EU-licence) és azok hiteles másolatait – tudtuk meg *Szilvási Bertalantól*, a KFF főosztályvezető-helyettesétől. A 4950 teljes körű és 1300 korlátozott nemzetközi engedély birtokosai tehát már ekkor hozzájuthattak volna a fontos dokumentumokhoz, ha a kiadást

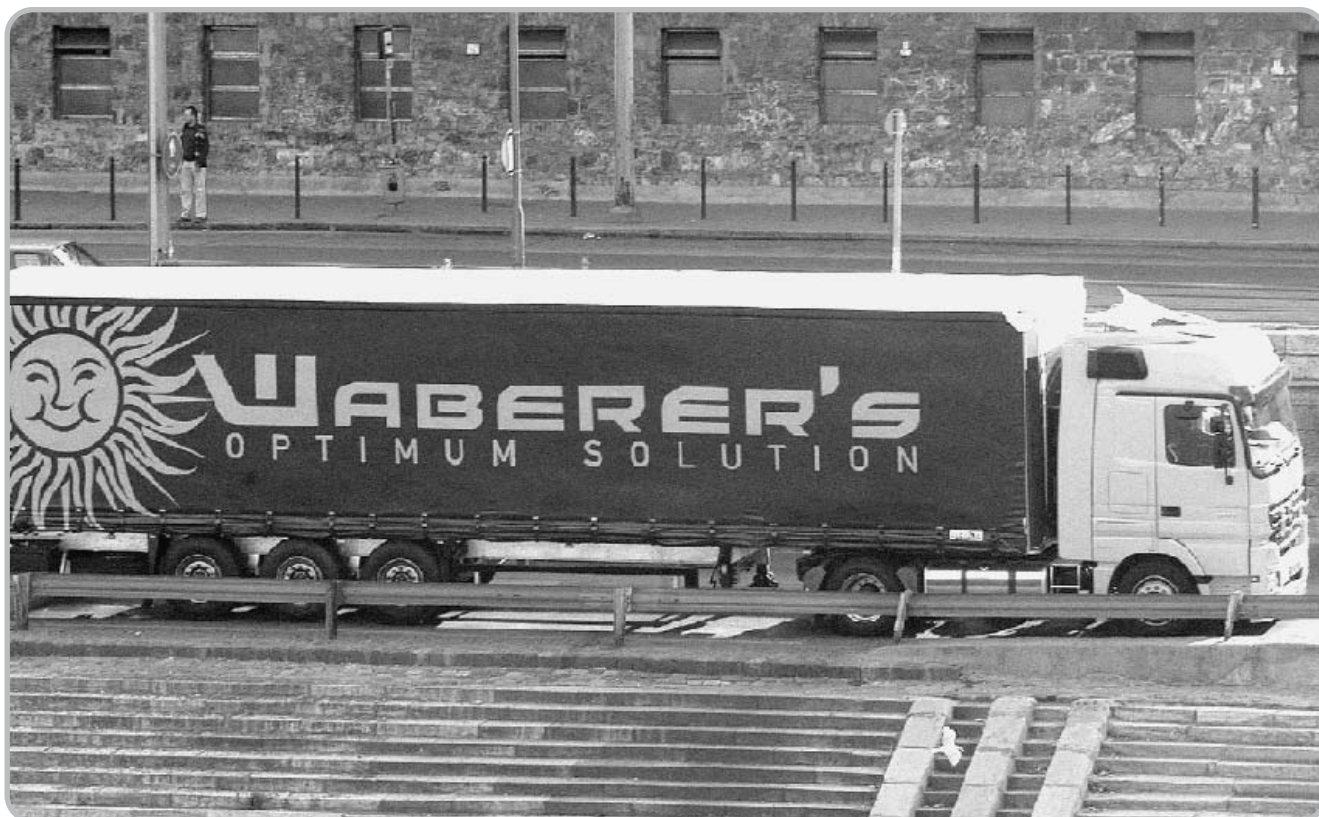
nem késleltette volna a GKM és PM között elhúzódó egyeztetések miatt hiányzó miniszteri díjrendelet.

Hosszas várakozás után végre megszületett a jogszabály: 2004. április 13-án, a Magyar Közlöny 2004/45. számában hirdették ki a szóban forgó, 43/2004. (IV. 13.) számú GKM rendeletet, amely három nappal később, április 16-án vált hatályossá. A fővárosi és a 19 megyei közlekedési felügyeleten – a hétvégét átugorva – április 19-én, hétfőn kezdték meg a közösségi engedélyek kiadását, s a 17–18. héten mindenki megkaphatta azokat (csak egy elenyésző kisebbség nem élt eddig az engedély kiváltásának lehetőségével). A felügyeletet ütemezetten, – a torlódások és sorban állások elkerülésére – meghatározott időpontra hívták a fuvarozókat, s így a folyamat rendezetten lezajlott.

A piacon lévő – érvényes nemzetközi tevékenységi engedéllyel rendelkező – vállalkozások egyszerűsített eljárással juthattak hozzá a közösségi engedélyhez: csak a pénzügyi feltétel megjelölését kellett igazolniuk, a személyi és szakmai kritériumok teljesítéséről egy nyilatkozatot kellett aláírniuk. Ahol nem volt megfelelő végzettségű szakmai vezető, a vállalkozás ott is megkapta a közösségi engedélyt, s előírták számára, hogy fél éven belül alkalmazzon, vagy szerződtessen ilyet. (Akkor még nem vették még fel közösségi engedélyüket, az egyszerűsített eljárás keretében 2004. október 31.-ig juthatnak hozzá.)

A nemzetközi fuvarozási piacra lépni szándékozó új vállalkozások, akik korábban nem végeztek ilyen tevékenységet, május elseje után kezdték el közösségi engedélyük intézését. (Magyarországon hozzávetőlegesen 27 ezer vállalkozás végez áru-fuvarozási tevékenységet, pótkocsikkal együtt több, mint 97 ezer járművel. Nagy részük megmaradt a belföldi fuvarozásnál...)

Több mint egy hónapos időszak múltán, a közlekedési felügyeleti statisztikák szerint (az adatok 2004. június 8.-i állapotot tükröznék) 3106 vállalkozás rendelkezett közösségi engedéllyel, melyekről összesen 15726 hiteles másolatot állítottak ki, azaz ennyi



járművet (kicsit és nagyot összesítve) üzemeltetnek e vállalkozások. 2004. május elseje előtt mintegy 800 „nagykocsis” vállalkozás végzett nemzetközi fuvarozást, s a „kiskocsisok” és a „korlátozott engedélyesek” száma is ezer alatt volt. A nemzetközi fuvarozásra feljogosító engedéllyel rendelkező vállalkozások száma ugrásszerűen megnőtt, bár nem biztos, hogy valamennyi részt is vesz a nemzetközi fuvarozásban.

A 15726 jármű közül a nagy – azaz a 9 tonnánál nehezebb – kategóriába 9915 jármű tartozik, a kicsik közé – 9 tonna alatt – 5109 számít. Május elseje előtt 6300 nagy autó végzett nemzetközi fuvarozást, itt a növekedés 40 százalék feletti! Természetesen a kis autók létszáma is növekedett.

A növekmény egy része már május elseje előtt is forgalomban volt Magyarországon, csak nem jutott tevékenységi engedélyhez. Ismeretes, hogy már EURO II minősítésű járművek is bekapcsolódhatnak a nemzetközi áru-fuvarozásba, ha rendelkeznek időszakos nemzetközi vizsgabizonyítvánnyal. (A korábban nemzetközi igazolással rendelkező járműveken egy adminisztratív eljárásban ki lehetett cserélni a papírt az új dokumentumra.) Május elseje után azonban már a közlekedési felügyeletknél elvégzett igen alapos és szigorú vizsgálat előzi meg

az időszakos nemzetközi vizsgabizonyítvány kiadását.

Szilvási Bertalan szerint a több hazai vállalkozás és a gyarapodó járműpark mellett a nemzetközi fuvarozási piacon a külföldi versenytársakkal is meg kell küzdeni a fuvarmegbízások elnyeréséért. A piacon azonban – ez érdekelhető – nincs túl nagy fuvarkínálat...

Az EU-tagország és az EU-n kívüli ország közötti harmadik országos fuvarozás is közösségi engedély birtokában, CEMT-engedéllyel, vagy kölcsönösségi alapon külön engedéllyel, illetve – több ország esetében: pl.: Belgium, Hollandia, Szlovénia – engedélymentesen végezhető.

Az országok közötti kétoldalú megállapodások alapján a franciákkal 100, a németekkel 1000, a csehekkel, észtekkel, lettekkel, litvánokkal és szlovákokkal 500-500 engedély cseréjében állapodtunk meg. Az osztrákokkal is várható valamilyen megegyezés, az olaszok felé pedig a magyaroknak volna igényük.

A harmadik országos fuvarozáshoz a CEMT-engedélyek is használhatók. A magyar fuvarozók 330 CEMT-engedéllyel gazdálkodhatnak. Ezek közül 66 havi engedély, 264 darab pedig éves engedély (a pályázatot tavaly év végén írta ki a felügyelet, így a CEMT-engedélyek nagy része a nyertes fuva-

rozóknál van). Ezek felhasználásáról a fuvarozóknak rendszeresen be kell számolni a főfelügyeletnek, s itt pedig kéthavonta készül összesítés, amit a CEMT-központnak továbbítanak. A nem-használt engedélyeket a főfelügyelet visszavonja.

A piac átrendeződése megfigyelhető: keleti irányban (Ukrajna, Oroszország, Bulgária, Törökország) várható a forgalom növekedése. Most ebbe az irányba elegendőek a rendelkezésre álló engedélyek – mondja a főosztályvezető-helyettes. Románia folyamatosan kérő pozícióban van, a harmadik országos engedélyekből nekik többre volna szükségük, így szükség esetén a románokkal könnyű cserében megegyezni.

A decentralizált engedélyosztási rendszer gyakorlatának elindulásával nem csökkent a Közlekedési Főfelügyelet tennivalója. A megyék irányítása, az egységes gyakorlat megteremtése, a szolgáltatási színvonal minőségének emelése, a közösségi engedélyek figyelemmel kísérése, az informatikai fejlesztés közben tartása, a jól működő hálózat üzemeltetése ad elegendő feladatot továbbra is. Komplex engedélyezési program működik a számítógépes hálózaton, amely tartalmazza a belső tevékenység engedélyezését is: az áru-fuvarozók, az autóbuzos személyszállítók, a taxisok is ide tartoznak.

Bárány Tibor

Közgyűlést tartott a Waberer's Holding Logisztikai Rt.

Kiugró mértékű üzemi növekedés, további expanzió



Növekvő árbevétel mellett látványosan javult a Waberer's Holding Logisztikai Rt. üzemi eredményessége és mérlegfőösszege a megelőző évhez képest – egyebek között erről számolt be a Waberer's Csoportot tulajdonosként irányító, nevét 2004 februárjában Volán Tefu Rt.-ről Waberer's Holding Logisztikai Rt.-re változtató társaság közgyűlése elé terjesztett 2003. évi konszolidált üzleti jelentés. A hazai és kelet-közép-európai fuvarozási, szállítmányozási és logisztikai szolgáltatási piacot vezető cégcsoport tulajdonosai megerősítették a társaság tavaly elfogadott új üzleti stratégiáját, azaz jóváhagyták az igazgatóságnak a régió országaiban – ezen belül Magyarországon is – tervezett akvizíciós és privatizációs törekvéseit. A közgyűlés a felügyelőbizottságba a munkavállalókat képviselő új tagot választott.

A Waberer's Csoport mérlegfőösszege 14 százalékkal, 7,2 milliárd forinttal gyarapodva 2003 végén elérte az 58,128 milliárd forintot. Ezen belül a befektetett eszközök értéke 4,7 milliárd, a forgóeszközöké 2,5 milliárd forinttal növekedett. A cégcsoport az elmúlt évben adta át rendeltetésének a MÁV Rt.-vel közösen fejlesztett Budapesti Intermodális Logisztikai Központot (BILK), beruházásokat hajtott végre a logisztikai szolgáltatásokhoz szükséges gépparkban és megkezdte dinamikus járműkorszerűsítési programját.

Az értékesítés nettó árbevétele a 2002. évi értéket 2,2 milliárd forinttal meghaladva 57,1 milliárd forint. Az árbevétel alakulásához a fuvarozási ágazat 48,3 százalékkal, a szállítmányozás 30,3 százalékkal járult hozzá – a fennmaradó rész a vám- és logisztikai szolgáltatási és más ágazatok tevékenységének eredményeként keletkezett.

Az üzemi tevékenység eredménye (EBIT) kiugró mértékben, 45,6 százalékkal haladta meg az egy évvel korábbit, és csaknem 5 milliárd forint volt. A rendkívüli növekedést főleg az anyavállalat és a Hungarocamion Rt., valamint a BILK Logisztikai Rt. eredményének nagy arányú növekedése okozta.

A működés eredményességének javulásához hozzájárult a cégcsoport tagvállalatainak – ezen belül is különösen a Hungarocamion Rt.-nek – az integrációja, amelynek során a cégcsoport folytatta az integrált informatikai rendszer kiterjesztését valamennyi fuvarozási tevékenységre, beleértve a járatoptimalizálási módszereket és technológiákat. Az integráció eredményeként a nemzetközi fuvarozásban részt vevő fuvarszervezők száma 1250-re, az átlagos állományi létszám 2927 főre módosult.

Az elmúlt évben bejelentett új ügyfélkiszolgálási eljárásrendszer, a WABERER'S OPTIMUM SOLUTION® hatékonyságnövekedést idézett elő a cégcsoport logisztikai ügyfeleinél éppúgy, mint a Waberer's Csoporton belül.

A társaság saját tőkéje 2003 végén 400 millió forinttal haladta meg az egy évvel korábbit. A cégcsoport 262 millió forinttal több adót fizetett be 2003. évi teljesítménye alapján, mint egy évvel korábban. Az adózás előtti eredmény 3,773 milliárd forint volt.

A Waberer's Holding Logisztikai Rt. 2003-ban további tulajdonrészt szerzett a Hungarocamion Rt.-ben az év során megvásárolt részvények alapján, így a közvetlen és közvetett tulajdoni hányada megközelíti a 98 százalékot. A Waberer's Rt. 2003 elején további 25 százalékos tulajdonrészt vásárolt a Deltasped Kft.-ben, és a társaság 100 százalékos tulajdonosává vált. A részvénytársaság 2003 végén a VN Udvar Kft. 50 százalékos tulajdonrészét is megszerezte, amivel 100 százalékos tulajdonossá vált ebben a vállalatban.

A Volán Tefu Rt. 2004 február végén megtartott közgyűlésének határozata feljogosította a társaság igazgatóságát, hogy a társaság alaptőkéjét új törzsrészvény zártkörű forgalomba hozatalával összesen 243 544 000 Ft-tal megemelje. Ennek következtében az alaptőke 1 143 576 000 forintra emelkedett. Ekkor változtatta a társaság nevét Waberer's Holding Logisztikai Rt.-re.

Waberer György, a részvénytársaság elnök-vezérigazgatója a cégcsoport 2004. évi terveivel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy a vállalat tovább növeli forgalmát és regionális hatókörét. A többségi tulajdonában lévő BILK Logisztikai Rt. az év végéig mintegy 5 milliárd forintos beruházással további 60 ezer négyzetméter logisztikai raktárterületet épít, amivel kapacitása 80 ezer négyzetméterre növekszik.

A társaság októberig fokozatosan üzembe állítja legutóbb beszerzett 270 új vontatóját és ugyanennyi pótló és félpótkocsiját. A beszerzés értéke eléri a 6 milliárd forintot. A környezetkímélő járművek a régebbi fuvarszközöket váltják fel, és ezzel a cégcsoport nemzetközi fuvarozási flottájának életkora 2,8 évről 2,2 évre csökken. A cégcsoport a közgyűlésen megerősített stratégiája alapján újabb akvizíciókat hajt végre regionális lefedettségének kiterjesztése érdekében. A Waberer's Holding Logisztikai Rt. tovább keresi a lehetőségét annak, hogy portfólióját a közúti közlekedés áru fuvarozással szorososan össze nem függő szolgáltatási területeire terjessze ki.

BILK Logisztikai Rt.

Újabb kapacitásokkal bővült

Több mint 16 ezer négyzetméter korszerű raktárlogisztikai területet adott át hosszú távú megállapodások alapján bérlőinek a BILK Logisztikai Rt. Az új létesítményekben, a C1, a G1 és a G2 raktárépületekben a Waberer's Holding Logisztikai Rt. logisztikai igazgatósága, a Hungarocamion Rt. és a DeltaSped Rt. gyűjtőszállítmányozási üzemeltetői, valamint az NYK (Hungary) Kft. nyújt ügyfeleinek logisztikai szolgáltatásokat. Ezzel fontos állomásához érkezett a BILK Logisztikai Rt. idei fejlesztési programja, amely az év végéig összesen mintegy 5 milliárd forintos beruházással 60 ezer négyzetméteresre növeli a piacvezető logisztikai szolgáltató, a Waberer's Csoport kapacitását.

A C1 raktár az Épker Építőanyagipari Rt. generálkivitelésében, mintegy egymilliárd forintos költséggel, a CIB Bank finanszírozásában épült. Területe 7300

m², iparvágány kapcsolattal rendelkezik, galériáján irodahelyiségek kerültek kialakításra. A 9 méter tiszta belmagasságú csarnokok kialakítása megfelel a közvetlen iparvágány kapcsolatból eredő rakodási technológiáknak. A közúti dokkolást a kapuk rámpaszint kiegyenlítő teszik lehetővé. A raktár és a hozzá kapcsolódó légkondicionált irodák sprinkler automatikus tűzoltó rendszerrel vannak felszerelve. A Waberer's Holding Logisztikai Rt. mellett július elejétől kezdve az NYK (Hungary) Kft. ebből az épületből is nyújt logisztikai szolgáltatásokat ügyfeleinek.

A G raktárépület összesen 8000 m² területű, amihez egy 600m² területű korszerű irodaépület is kapcsolódik. Kivitelezését a Market Rt. végezte, több mint egymilliárd forintos beruházási költségéhez a CIB Bank nyújtott finanszírozási háttérrel. Ide költözött a Waberer's Holding, a Hungarocamion Rt., valamint a DeltaSped Rt. gyűjtőszállítványozási üzemeltetője. A G raktár melletti területen hamarosan átadásra kerül egy veszélyes áru raktár 1000 m² területtel.

Zökkenőmentesen folynak a BILK Logisztikai Rt. további beruházásai is. Ősszel adnak át egy további, 24 000 m² területű raktárt, amely alkalmas lesz veszélyes és gyúlékony anyagok tárolására is. Várhatóan még ebben az évben megkezdődik egy újabb, 15 ezer m² területű létesítmény építése is.

A BILK Logisztikai Rt. eddig elkészült, a legfejlettebb technológiákkal felszerelt raktárterei alkalmasak valamennyi, a komplex árukezelési szolgáltatásokkal szemben jelenleg felmerülő megrendelői igény kielégítésére. A már átadott épületegyüttesben magas- és gyűjtőraktárak, temperált raktárak és irodák kaptak helyet. A létesítmény szolgáltatásait a hazai ellátási lánc legfontosabb szereplői vették igénybe.



A magyar hajózás bemutatkozott Európában

Az egyik legnagyobb európai hajózási szaklapban, a német „Binnenschiffahrt” májusi számában lehetőséget kaptak a bemutatkozásra a belvízi hajózásban érdekelt csatlakozó országok, így Lengyelország, Szlovákia, Csehország és Magyarország.

Hazánkból vezérinterjúra Dr. Csillag István gazdasági és közlekedési miniszter urat kérték fel, az interjúból részleteket idézünk:

„Miniszter úr, hogyan ítéli meg országának belépését az EU-ba?

Az EU bővítése nagy lépés mind Magyarország, mind az EU polgárai számára. A közlekedés egy olyan ágazat, amely mindig mozgásban van, ezért az eddigi – EU tagságunkat előkészítő – intézkedéseinkkel nem szabad megelégednünk. 2004. május 1-től a magyar közlekedési ágazatnak új kihívásokkal kell szembeszállnia. Ez a belvízi hajózásra is igaz, melynek – mint a leginkább környezetbarát közlekedési formának – nagy fejlődési esélyei vannak.

Milyen változásokat vár az – elsősorban a magyar-német – áruforgalomban?

Exportunk 75%-a jelenleg is az EU-ba irányul, alapvető változással nem számolunk. Magyarország EU csatlakozása sem fog ugrásszerű változást okozni a nemzetközi áruforgalomban. A jugoszláv krízist követő lábadozás után, kb. 2000 óta folyamatosan nő a Magyarországról induló és oda érkező belvízi áruforgalom. A 90-es évek ca. 3 millió tonnás forgalma mára mintegy 5 millióra nőtt, a növekedés közel egyenletes. A tranzitforgalom hasonló fejlődést mutat. A növekvő áruforgalom mellett megélénkült a Rajna és Duna-medence közötti személyhajó forgalom, ma már megszokott, ha Budapesten egyszerre 8–10 német, vagy más rajnai lobo-gós hajót látunk.”

A folyóiratban a magyar kikötők közül a Győr-Gönyű Kikötő Rt. és a Csepeli Mahart Szabadkikötő Rt., míg a cégek közül a Mahart-Passnave Személyhajózási Kft, a Mahart Duna-Cargo Kft. és a Fluvius Hajózási és Szállítmányozási Kft. tette le a névjegyet.

Heteken belül eldől, ki veheti meg a MAHART folyami flottáját

Nyolc érdeklődő vásárolta meg a MAHART Duna-Cargo Kft. privatisációs pályázati felhívását, ám a május végi határidőre végül csak öt befektető adott vételi ajánlatot.

A magyar folyami flottát üzemeltető cég értékesítését az Állami Privatisációs és Vagyonkezelő (ÁPV) Rt. áprilisban hirdette meg. A kiírás szerint a vételárát nyolcszoros, az üzletpolitikát csak egyszeres, a foglalkoztatási kérdéseket szintén csak egyszeres szorzóval veszik figyelembe a pályázatok elbírálásakor. A feltételek között szerepel egy 1,2 milliárd forintos tőkeemelés is, melyet az új tulajdonosnak flottarekonstrukcióra (korszerű hajók vásárlására) kell fordítania.

A szlovák SPAP hajózási társaság és a Faller Consulting (aki csak tanácsadói minőségben érdeklődött a Duna-Cargo iránt) az értékesítési feltételek, illetve a vállalkozás helyzetének megismerése után elállt a versenytől, és ugyancsak visszalépett a legnagyobb hazai logisztikai szolgáltató cég, a Waberer's-csoport is. Érvényes pályázatot adott be az utolsó pillanatban ringbe szálló Dunaferr Rt, a német Meier-csoporthoz tartozó osztrák DDSG-Cargo GmbH, a német Rhenus-csoport és a bajor Bavaria hajótársaság valamint – a szakmailag legfelkészültebb pályázóként emlegett – a Masped Rt. és a Plimsoll Kft. által alkotott konzorcium is.

A pályázatok elbírálása és eredményhirdetés július első felében várható.

A hajózási rovatunk a
Fluvius Kft.
szakmai támogatásával
készült



Fuvardíjtükör

Az **ARA kikötőkben** a rakománykínálat változó volt, a tengeri hajóval érkező áruk túlsúlya miatt a nagyobb mennyiségek berakását pangó időszakok követték. A fuvardíjak kis mértékben ingadoztak ugyan, de lényeges változást nem mutattak.

A **Majna-Duna csatornán** az oda irányuló rakományok szinte teljes hiánya miatt a tranzit áruforgalom volt jellemző.

Ausztriában az árualapok csökkenése következtében kis mértékű díjcsökkenés volt tapasztalható. Nyugat felé takarmány, agrártermékek, és acélárak, kelet felé pedig műtrágya rakományok mozogtak. Import irányban nyugatról az ásványi anyagok (pl. magnezit) voltak a mérvadók, míg Magyarországról acéláru érkezett, nyomott fuvardíjon.

Szlovákiában az amúgy is szegényes árukínálat tovább szűkült, az állandónak számító vas, műtrágya és projektrakományokon kívül spot kötések voltak jellemzők.

Magyarországon export irányban az agrárárak és az acéltermékek domináltak, a hajótér túlkínálat miatt tovább csökkentek a fuvardíjak. Májusban a raktárakban maradt kukorica kiszállításra került, német és holland kikötőkbe. Import irányban az ARA kikötőkből érkező szója és az osztrák kikötőkből származó műtrágya dominált.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Mannheim	Oberrhein	Ausztria	Szlovákia	Magyarország
ARA kikötők	–	4,20	7,90	13,10	15,90	18,00
Mannheim	3,80	–	3,60	9,50	13,00	–
Oberrhein	4,50	2,00	–	–	–	–
Ausztria	12,40	9,00	14,00	–	4,00	5,50
Szlovákia	17,00	12,90	16,00	–	–	5,00
Magyarország	20,40	16,50	20,90	5,00	4,00	–

A fuvardíjtükör csak tendenciákat mutat. Hosszú távú 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.

Intercontainer-Interfrigo (ICF): nehéz 2003, kedvezőbb 2004

A kombinált fuvarozás kanyargós útjai

A bázeli székhelyű Intercontainer-Interfrigo (ICF) vezetői június 11-én nemzetközi sajtótájékoztatón ismertették a 2003-as esztendő teljesítményét, s elemezték a 2004. évi lehetőségeket. Az éves média-konferencián tíz európai szaklap szerkesztőit (köztük Bárány Tibort, lapunk munkatársát) látták vendégül a házigazdák: Denis Douté, az ICF igazgatóságának elnöke, valamint Patrice Pinoli és Franz Böni, az ICF ügyvezető igazgatói.



A 2003-as pénzügyi évben az Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA 734100 TEU konténerrel kezelt, átlagosan 1150 kilométeres távolságra továbbítva azokat. A forgalom elérte a 288,9 millió eurót. Az újrapozicionálási tervvel kapcsolatos rendkívüli ráfordítások 3,9 millió eurós veszteséget eredményeztek a hálózat egészében.

Az ICF igazgatóságának elnöke, Denis Douté szerint 2003 nagyon nehéz esztendő volt. Az X.net hálózat indításával gazdasági és szervezési gondok merültek fel; 76 ezer TEU más operátorokhoz és szolgáltatókhoz vándorolt át; és nagy hiány keletkezett az egyébként ambíciós költségvetésben. A tavalyi évnek azért voltak pozí-

tív vonatkozásai is: növekedett a forgalom a 2004. május elsején az EU-hoz csatlakozott országok járatain; az internet alapú elektronikus üzlet (E-biz) az ICF ügyfelei számára elérhetővé vált; megindult az újrapozicionálás terv végrehajtása, s a legtöbb ICF-ügyféltől kedvező visszajelzések érkeztek. Az újrapozicionálás keretében a nyereséget nem hozó termékeket sürgősen eltávolították a piacról; a hálózatot újragondolták (törzshálózatra és másodlagos hálózatra osztották); csökkentették a szerkezeti és általános költségeket, továbbá megszüntettek 45 munkahelyet.

Az intézkedések első kedvező hatásai 2004. márciusában jelentkeztek. Már érezhető a 2004. évi gazdasági erősödés első bátortalan jelei is. A vonatási szolgáltatás minőségét közelíteni kell a piaci elvárásokhoz, s a szolgáltatások körét folyamatosan bővíteni kell. Az ICF célja 2004-re a kiegyensúlyozott eredmény.

Franz Böni, az ICF ügyvezető igazgatója a pénzügyi vonatkozásokról szólt. 2003-ban (az előző esztendő eredményeihez képest) romlottak a pénzügyi mutatók. Az adózás előtti profit (veszteség) 3,9 millió euró volt. 2003. december 31-én az ICF bázeli központjában 5 fővel dolgoztak kevesebben, mint egy esztendővel korábban, s az ICF képviselői irodák létszáma 4 fővel csökkent (így a foglalkoztatottak létszáma 264 fő volt). A finansziális célok tömören így fogalmazhatók meg: gyorsabban, többet, magasabb minőségben és több nyereséggel teljesíteni.

Patrice Pinoli, az ICF ügyvezető igazgatója a 2003. év forgalmi adatait ismertette. A teljes kombinált fuvarozásban a teljesítmény 734128 TEU volt, ami 3,2 százalékkal kevesebb az előző évihez képest. Nőtt viszont 3,9 százalékkal az 1 TEU-ra jutó átlagos fuvarozási távolság: 1150 kilométerre.

A tengeri forgalomban 9,5 százalékos volt a csökkenés (383081 TEU), de itt is növekedett (+4,6 százalékkal) az átlagos fuvarozási távolság 996 kilométerre.

A kontinentális forgalom mennyisége 4,7 százalékkal nőtt (351047 TEU-ra) és ugyancsak növekedett (+1,4 százalékkal) az átlagos fuvarozási távolság 1320 kilométerre.

Az ICF SA május 13-i igazgatósági ülése változásokról döntött a társaság vezetésében. Zeno Baggio elnök-vezérigazgató május végén (családi okok miatt) elhagyta a társaságot. A menedzsment-csapatot a jövőben két tárügyvezető igazgató alkotja: Patrice Pinoli (az értékesítés és a műveletek irányítója) és Franz Böni (pénzügyi és adminisztratív vezető). Az igazgatóság elnöki posztján továbbra is Denis Douté áll.

Az igazgatóság köszönetét fejezte ki a távozó Zeno Baggionak a 2003. július 1. és 2004. május 31. között végzett eredményes munkájáért. Patrice Pinoli igazgató és a végrehajtó bizottság közeli együttműködésével Zeno Baggio dolgozta ki és indította be az ICF újrastrukturálási folyamatát a társaság történetének egy igen nehéz időszakában. A terv első eredményei 2004. márciusában már jelentkeztek.

Az ICF öt legpozitívabb viszonylata a brit-olasz, a svéd-olasz, az osztrák-görög, a német-magyar (20 százalékos növekedés) és a szlovén-magyar (35 százalékos növekedés) volt. A negatív listán a francia-olasz, a belga-olasz (e két viszonylatban az üzletvesztés oka a romló minőség volt) és a belga-svájci, a német-osztrák és a belga-svéd járatok szerepeltek. A tavalyi év utolsó napján az ICF-nek 4903 vagonja volt (2002-ben 5002), a rakodási kapacitás 15614 TEU volt (2002-ben 16016 TEU), a kihasználtság kissé nőtt, s elérte a 80 százalékot. A vagonállomány azonban öregedik: 800 volt a 30 évnél öregebb vagonok száma.

A teljes ICF család 2003-ban 1826032 TEU-t teljesített (ez 3,2 százalékos növekedést takar). Az ICF érdekeltségek közül a belgiumi Inter Ferry Boats, az Intercontainer Scandinavia és az osztrák Intercontainer Austria mutatott fel fejlődést. A hollandiai Optimodal és az olasz Italcontainer stagnált, a spanyol IC Iberica pedig visszaesett.

A hűtő üzletágban az Interfrigo Rental 250 vagonot adott bérbe az ügyfeleknek (a szám jobban hangzana, ha nem vagonokról, hanem komplett vonatokról volna szó). Az Interfrigo Transport – kellő minőség hiányában – nem kötött új üzletet. A stratégia a vagonpark (713 ICF-vagon) jövőbeli csökkentésére irányul. A cél az egész flotta kölcsönzése.

A 2004-es esztendő első négy hónapjában az előző év hasonló időszakához képest 3 százalékkal kisebb volt a forgalom, amely csak 237700 TEU-t jelentett. Az újrapozicionálás keretében idén is szigorúan végrehajtják a törzshálózatot, megszilárdítják a pénzügyi helyzetet és a szolgáltatások minőségét, s igyekeznek kihasználni az elektronikus üzletkötések szinergikus hatásainak előnyeit.

2004-ben a hálózatfejlesztés központjába az új EU tagországokba irányuló és az onnan érkező forgalom kerül. A fő piacok között Magyarország és Ausztria vezető helyen szerepel (a kiemelkedően nagy növekedés azonban okozhat problémákat: a túl sok üzlet luxusgondja a vagonpark jobb forgatásával orvosolható). Új lehetőségek rejlenek az autóalkatrészek növekvő forgalmában és a vegyiáruk emelkedő mennyiségében is. A meglévő ügyfelek forgalmát megszilárdítják. A vontatási szolgáltatók ajánlatait pedig szélesebb körből kell meríteni. Az ICF kész a fejlődésre, s ügyfelei rendelkezésére áll.

Bárány Tibor



Flottaátadás a Szállítók útján

Az EMEX cégcsoport születésnapra készül

Csepelen, a főváros XXI. kerületében, a Szállítók útján található a török tulajdonú EMEX Nemzetközi Szállítmányozó Kft. és a TRANSEMEX Budapest Kft. fuvarozó cég központja. Itt adták át június 25.-én ünnepélyes körülmények között a TRANSEMEX által vásárolt 22 DAF – Schmitz-Cargobull ponyvás szerelvényt, melyek közül az első 11 darabot.

A flottaátadó rendezvényen *Czakó László*, a Hungarotruck Kft. ügyvezető igazgatója és *Jörg Möhring*, a Schmitz-Cargobull Magyarország Kft. ügyvezető igazgatója adták át a megrendelt járművekből első turnusban leszállított csaknem tucatnyi szerelvényt, melyek közül 10 mega-traileres.

Melih Sismanoglu cégtulajdonos az eseményen elmondta, hogy a középkeleti és török fuvarok specialistája, az EMEX cégcsoport (az EMEX Nemzetközi Szállítmányozó Kft., a TRANSEMEX Budapest Kft. és a TRANSEMEX Istanbul) a raktározási és vámraktározási profilja mellett összesen évi hétezer fuvarot teljesít, s ezzel 2003-ban 20 millió eurós árbevételre tett szert. Jelenleg 43 szerelvényt fuva-



roznak, ezek közül 15 török rendszám alatt dolgozik. Magyarországon 20 irodai és 30 gépkocsivezető munkatársuk van, Törökországban 24 irodai és 17 gépkocsivezető munkatársat foglalkoztatnak.

Az EMEX Nemzetközi Szállítmányozó Kft. jövőre ünnepli 15. születésnapját, s ezt az alkalmat méltó módon – új telephely felavatásával – szeretné ünnepelni a cégcsoport. Az M0 autótúmentén, Dunaharasztiiban (a Schwartz-

müller bázisa mellett) vásároltak meg egy 17 ezer négyzetméteres telket, melyre 2000 négyzetméteres fedett raktárat, gépjármű-gyorsjavító bázist, autómosót és kiegészítő létesítményeket építenek, mintegy 700 millió forintos beruházással. A tervezés most indul, az engedélyezési eljárást követően felépül a telephely, melynek ünnepélyes átadása várhatóan 2005. decemberében lesz.

B. T.



Luxemburg a központ

Goodyear Dunlop: főszerepben a minőség

Régóta nem kétséges, hogy a közlekedésben mennyire fontos szerepet játszik a gumiabroncs. A minőségi tényező pedig egyre inkább kulcskérdés a gyártásban, hiszen a jó gumival költséget lehet megtakarítani, emellett biztonságosabb és környezetkímélőbb is a közlekedés. A világ legnagyobb gumiabroncs vállalata, a Goodyear Dunlop Tire and Rubber Company ezeket a szempontokat tartja leginkább szem előtt, tehát nem véletlen, hogy az ügyfelek a csúcsmárkák között tartják számon az amerikai székhelyű, de jelentős európai bázissal rendelkező cég termékeit.

A Fortune gazdasági magazin évtizedek óta a világ ötszáz legnagyobb és legsikeresebb vállalata közé sorolja a Goodyear céget, amely az utóbbi időben tovább erősítette pozícióit a gumiiparban. Pedig a kezdetek kezdetén, 1898-ban a céget megalapító 38 esztendő Frank Seiberling csak úgy tudta beindítani a termelést, hogy sógorától kölcsönkért 3500 dollárt. Az első üzem az egyesült államokbeli Akronban volt, ahol most a világcég központja található. A céget a tisztelet jeléül hamarosan Charles Goodyearról nevezték el, aki a gumi vulkanizálását felfedezte, s harminc évvel korábban halt meg szegényen. Eleinte főleg kerékpárgumikat készítettek, de a lovas kocsik kerekeire, majd a gépkocsikra is gyártottak gumiabroncsokat. A Goodyear 1926-ban már a világ legjelentősebb gumi gyártója lett. A vállalat mai éves forgalma 15 milliárd dollár, s 86 ezer munkatársat alkalmaz. Nyolcvan gyártóegysége 28 országban van jelen. A Goodyear 1999-ben részvéncsere útján szerezte meg a szintén világhírű Dunlop gumigyártó céget, amely akkor a Sumitomo japán cégcsoporthoz tarto-

zott. A Dunlop céget az eredetileg átlatorvos John Boyd Dunlop alapította meg az írországi Dublinban 1888-ban, s a vállalat nevéhez fűződik az első fel-fújható gumiabroncs gyártása.

Benjamin Willot, a cég marketing menedzsere elmondta: a Goodyear Dunlop európai központja Luxemburgban található, de gyáraival, értékesítési kirendeltségeivel gyakorlatilag egész Európában jelen van. Az öreg kontinensen összesen 19 gyárban készítenek Goodyear Dunlop gumiabroncsokat, s ebből hat gyáregység működik Németországban. Az európai terjeszkedésre jellemző, hogy a cég éves európai forgalma elérte az 5 milliárd dollárt, s tavaly 2,4 százalékkal több gumiabroncsot adott el, mint egy évvel korábban. A Goodyear Dunlop öt fő tevékenységet folytat: személyabroncs, teherabroncs, földmunkagép-abroncs, mezőgazdasági gépek abroncsa és motorke-rek-pár abroncsok gyártása. Európában 55 méretben 306 különféle típusú gumit készítenek a tehergépjárművek és autóbuszok számára, amivel a legnagyobb választékot tudják kínálni az ügyfeleknek. Ráadásul folyamatosan újabb és újabb termékekkel és szolgáltatásokkal rukkolnak elő. Az új gumiabroncsok kifejlesztése során a legapróbb részletekre is figyelnek attól függően, hogy az ügyfél milyen célra kívánja használni azt. Szempont egyebek mellett az, hogy a gumiabroncsot főleg autópályán, közúton vagy földúton használják, esetleg mindent, de eltérő mértékben. Külön gumikat fejlesztettek

ki a városi közlekedésre, valamint a téli nedves és havas időjárási viszonyokra. De az sem mindegy, hogy a gumiabroncsot mely országban használják, hiszen mások az út- és időjárási viszonyok Svédországban és Olaszországban, s megint más Kelet-Európában, ahol az úthálózat kevésbé fejlett. Figyelik a gumi kopásállóságát, csúszás-gátlását, zajhatását, az egy kilométerre jutó üzemanyag-fogyasztási költségét, valamint azt is, hogy mekkora az az optimális mennyiségű rakomány, amelyet gazdaságosan lehet szállítani. Persze, más gumi kell a pótkocsikra is, hiszen eltérő a terhelés. Összesen 147 tesztelési pozíciót próbálnak ki a termékeken, hogy a legjobb minőségű gumiabroncsokat szállítsák a vevőknek.

Nem véletlen, hogy a Goodyear Dunlop vállalatnál kiemelkedő szerepet játszik az állandó fejlesztés, az új technológiák alkalmazása. Sokat mondó az az adat, hogy az európai központban 48 PhD tudományos fokozattal rendelkező mérnök dolgozik, akik között professzorok is találhatók. Munkájukat több száz mérnök segíti. Mondhatnánk azt is: a gumiabroncsokban nem is annyira gumi van, hanem inkább az a tudás, amely a tudósoktól, mérnököktől származik, hogy egyre jobb minőségű és különlegesebb termékeket állítsanak el. A cél most az, hogy 2005-ig a vállalat valamennyi termékét megújítsák.

A Németországban lévő Wittlich kisváros mintegy száz kilométerre található a luxemburgi fővárostól. Itt működik a Goodyear Dunlop legnagyobb európai gyáregysége, amelyet több mint 30 éve alapítottak. A 300 ezer négyzetméteres területen naponta 6 ezer gumiabroncsot állítanak elő, s egyebek között a Mercedesnek, BMW-nek, Audinak, Porschenak, Volvonak, MAN-nak szállítanak gumiabroncsokat. A környezetet azonban alig-alig emlegettet gyárra, hiszen a környéket szépen parkosították, teleültették díszfákkal, cserjékkel. A csarnokokban is szinte tökéletes a rend és a tisztaság, legfeljebb enyhe gumiízű szag éreződik a levegőben, noha a szigorú munkavédelmi előírásoknak megfelelően folyamatosan üzemel a légtisztító. Gyakorlatilag minden munkafolyamatot gé-





pekkel végeznek, s számítógépeken ellenőrzik a tevékenység valamennyi fázisát. Az automata gépsorok pontosan, precízen működnek, a dolgozóknak jóformán csak az a dolguk, hogy figyeljék a munkafolyamatokat.

A Goodyear Dunlop folyamatosan növeli gyáregységeinek számát Európában és azon kívül is. Wittlich mellett a luxemburgi Colmar Bergben is készítenek gumiabroncsokat tehergépjárművek számára, ráadásul ezen a településen található a vállalat legnagyobb európai műszaki központja (GTCL) és tesztpályája. A kilencvenes évek keletközép-európai privatizációs hulláma során Lengyelországban és Szlovéniában vásárolt termelő egységeket a Goodyear Dunlop. Ezeknek a beruházásoknak köszönhetően ma a cég termékpalettáját szélesítik a Lengyelországban gyártott Debica márkájú gumiabroncsok és a Szlovéniában készülő Sava termékek. A távolabbi tervek között szerepel, hogy az európai régió számára állítanak majd elő gumiabroncsokat Marokkóban, Törökországban és Dél-Afrikában.

Marco Albert, a vállalat termékmenedzsere elmondta: a Luxembourgban lévő műszaki központ (GTCL) a Goodyear legjelentősebb kutató és fejlesztő bázisa, amely az Egyesült Államokon kívül található. A központban csaknem 900 mérnök – köztük ötven tudományos fokozattal rendelkező tudós – dolgozik. A központot a legkorszerűbb berendezésekkel szerelték fel, hogy a kor igényeinek megfelelően fejlesszék ki a legjobb minőségű gumiabroncsokat a különféle gépjárművekre. A GTCL másik fontos tevékenysége a tesztelés. A gumikat a roppant magas minőségi követelményeknek megfelelően a legapróbb részletekig átvizsgálják kívül és belül, hogy semmiféle kifogás ne merülhessen fel velük szemben, s a különleges elvárásokat is kielégítsék. Egyebek mellett computer tomográffal (CT) is tüzetes szemlének

vetik alá a gumik belsejét, hogy az anyag szerkezete megfelelő legyen. Egy másik üzemben a kopásállóságot vizsgálják úgy, hogy egy automata gép segítségével folyamatosan pörgetik a kerekeket.

A luxemburgi szerelőközpontot (LMC) 2000-ben hozták létre, s mintegy 12 ezer négyzetméteres területen fekszik. A Goodyear ipari komplexuma mellett lévő központ laboratóriumaiban a mérnökök figyelme számos fontos részlet vizsgálatára kiterjed. Egy helyiségben például a zajhatást ellenőrzik különféle útviszonyok közepette: a törekvés az, hogy a Goodyear Dunlop termékek minél kisebb zajt okozzanak a környezet kímélése érdekében. Nem véletlen, hogy a vállalat gumiabroncsai ezen a téren is világszók. A tesztpálya 4,2 kilométer hosszú, amelyen kanyargós és egyenes szakaszok is találhatóak. A pályán a tesztpilóták hajmeresztő manővereket hajtanak végre a hatalmas gépjárművekkel, vagy éppen motorkerékpárokkal: csikorognak a kerekek, már-már felborulni látszik a kamion, de mégsem, mert a gumiabroncsok bírják a terhelést. Közben a pálya aszfaltjába beépített érzékelők segítségével elemzik ki, hogy az éppen ott elhaladó jármű gumija miképpen tapad az útra.

A Goodyear Dunlop tehergépjármű gumiabroncsai azért is kelendőek, mert nagyon könnyen és gazdaságosan lehet újrafutóztatni őket. Egy felmérés szerint Európában a gumiabroncsok mintegy 35 százalékát újrafutóztatják, mert — mivel nem kell állandóan új gumikat vásárolni — költségtakarékos megoldás. Az újrafutózott darab pedig — állítják a szakemberek — ugyanolyan minőségű, mint az új gumiabroncs. A Goodyear Dunlop tehergépjárművekre és autóbuszokra gyártott valamennyi típusú gumiabroncsa újrafutóztatható, s ezzel a lehetőséggel egyre inkább élnek az ügyfelek. Ráadásul ez környezetkímélő megoldás is, mert az elhasznált gumikat nem kell eldobni.

A Goodyear Dunlop szolgáltatási skáláját az úgynevezett TruckForce szolgáltatás bevezetésével bővítette Európában. Ennek lényege, hogy a cég vállalja a gumiabroncsok karbantartását, szerelését; emellett nyomkövető rendszerrel figyelik a gumi tartósságát, kopását; valamint 24 órás gyorsreagálási segélyszolgálatot állnak az ügyfelek rendelkezésére. A szolgáltatás jelenleg Európa 30 országában érhető el, de a kört folyamatosan bővítik. A jól felszerelt, szakképzett emberekből álló



gyorsreagálási szerviz egységek a főbb útvonalak mentén találhatóak Európa 1100 pontján. Összesen 12 nyelven kérhető a segítség, de éppenséggel a „kevert” nyelvet, azaz a közutak konyhanyelvét is megértik a hívásközpontban. A GPS rendszeren keresztül pedig pillanatokon belül megállapítják, merre található a bajba került gépjármű. Azok kérhetnek segítséget, akik az úton defektet kapnak, vagy bármi más problémájuk támad a gumival. A vállalat adatai szerint egyre többször fordulnak a gyorsreagálási szervizekhez, s az utóbbi időben Kelet-Európában is megnőtt a segélykérők száma. Tavaly mintegy ötezer alkalommal vették igénybe a TruckForce szolgáltatását: a legtöbbször Németországban és Belgiumban. Magyarországon tavaly 7, idén már tíz alkalommal kérték a cég szolgálóinak gyors segítségét. A hívástól számított javítási idő átlagosan 2 óra, bár a kelet-európai térségben ez az idő egyelőre még hosszabb. A gyorsaság mindenesetre gazdasági előnyt jelent, hiszen az árut minél hamarabb célba kell juttatni. S gondoljunk bele: vajon mennyi időbe telik, mire például egy elromlott mosógépet kijavítanak a szerelők. Inkább napokban, s nem órákban számolhatnánk...

Szigeti Zoltán, a Goodyear Dunlop Tires Magyarország Kft. kereskedelmi igazgatója elmondta, hogy Magyarországon évente csaknem 2,5 millió gumiabroncsot adnak el, s ennek majdnem 25 százalékát a Goodyear Dunlophoz tartozó termékek adják. A Goodyear és a Dunlop prémium márkának számítanak, mert a legjobb minőséget képviselik. Magyarországon a hasznójárművek és a személygépkocsik számára értékesítenek Goodyear és Dunlop gumiabroncsokat. A földmunkagépek esetében különösen nagy becsben tartják a Goodyear márkát, mert ez a legjobb.

Csarnai Attila

Masped az idegenforgalomban



wellness & konferencia szálloda



A siófoki Azúr Hotellel bővült a Masped idegenforgalmi portfóliója. A július első napjaiban átadott szálloda nem az első idegenforgalmi befektetése Magyarország piacvezető szállítványozási cégcsoportjának. Kautz István elnök-vezérigazgató a siófoki sajtóbemutató alkalmából többször is hangsúlyozta: a látszat ellenére, a Masped a jövőben is a szállítványozást és a logisztikai szolgáltatást tekinti fő profiljának. Alaptevékenységük eredményei azonban lehetővé teszik, hogy újabb és újabb hazai idegenforgalmi vállalkozásokhoz társuljon a Masped-csoport.

Kautz István a hajózás elkötelezettje – tudják ezt róla a szakmában is, hiszen édesapja a Detertnél dolgozott. Így nem véletlen, hogy a Mahart PassNave Kft. volt a Masped első – szállítványozáson kívüli – befektetése. Élni kívánnak elővásárlási jogukkal, és céljuk a Mahart PassNave többségi tulajdonának megszerzése. Kautz István az újságíróknak elmondta, hogy tervezik a Dunakanyar kikötőinek felújítását és korszerűsítését is.

Balatonfüred a másik Masped-projekt központja. A megvásárolt, Annagóra (Görögfalu) néven ismert komplexumot felújították és a közeljövőben megnyílik, a teljes átadás azonban jövőre várható. Ehhez kapcsolódik az ugyancsak megvásárolt Horváth-ház felújítása és korszerűsítése. A most átadott siófoki Azúr Hotel 3,8 milliárdos befektetés és ebben a Masped 33 százalékos tulajdonrészrel rendelkezik, de 51 százalékra van opciója, amellyel élni is kíván.

Logisztikai befektetéseikkel zárt Kautz István siófoki tájékoztatója. A Szegeden épülő logisztikai központban 51 százalékos részt szereztek és meghatározó szerepet vállalnak, a záhonyi hasonló létesítményben.

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.

TELJES KÖRŰ LOGISZTIKAI KISZOLGÁLÁS

DELOG DEBRECENI LOGISZTIKAI KÖZPONT ÉS IPARI PARK

Szállítmányozás:

- 1-74 tonnás saját és alvállalkozói gépjárművek
- Nemzetközi és belföldi áruszállítás
- Közúti egységpraktományok és gyűjtőtelek
- Vasúti és konténeres, valamint
- Száraz és hűtött áruk szállítása

Raktározás:

- Belmagasság: 9 m
- Polenzható tárolás
- Temperálható raktárak
- Teljes körű raktári kiszolgálás
- Csomagolás
- Azonnali vámügyintézés
- Komplex objektumvédelem



A 3 helyszínes logisztikai központ és ipari park 40 ha-os területével az Észak-alföldi régió vezető logisztikai szolgáltatója.

Az üzemeltető DELOG Kft. biztonságos láttérszolgáltatást nyújt a Park betelepült cégei részére.

A logisztikai kiszolgálást a Trans-Sped Csoport biztosítja.

25.000 m²-es fedett raktárkapacitás • biztonságos árumozgató eszközök •

széles körű gépjárműpark • korszerű információs összeköttetés

A Logisztikai Központ és Ipari Park

az ISO 9001:2000 minőségirányítási szabvány szerint tanúsított.

TRANSPED



4030 Debrecen, Vámraktár u. 3. • info@mail.trans-sped.hu • www.delog.hu
Tel.: 52 / 510-100, -120, -160



A TIR BIZTOSÍTÓ EGYESÜLET 1993 óta a szállítási kockázatok biztosítója

1067 Budapest, Teréz krt. 23.

Tagjaink részére nyújtott szolgáltatásaink:

I. Gépjármű-biztosítások

Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (TIR-GFB)
Casco biztosítás (MAI Casco)

II. Felelősségbiztosítások

Nemzetközi Közúti Árufuvarozási
Felelősségbiztosítás (CMR)
Közúti Közlekedési Szolgáltatói
Felelősségbiztosítás (UNIÓ)
Autóbuszos Szolgáltató felelősségbiztosítása
(UNIÓ-BUSZ)
Fuvarozói Árukár-felelősségbiztosítás (FÁF)
Szállítmányozói Felelősségbiztosítás (Speditör)
Vámügynöki Felelősségbiztosítás
Veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó
felelősségbiztosítása (VBT)

III. Vagyonsbiztosítások

Nemzetközi- és Belföldi Szállítmánybiztosítás
(CARGO)

IV Baleset- és betegségbiztosítások

Gépjárművezetők és Hivatalos Kiküldetést Teljesítő
Személyek Külföldi Baleset- és Betegségbiztosítása
TIR BUS balesetbiztosítás (utas ülés helyenként)
– AHICO
TIR TRUCK balesetbiztosítás
(gépkocsivezető + 1 fő kíséző) – AHICO

Szolgáltatásainkról és a tagsági feltételekről bővebb
felvilágosítást a 312-3610 vagy 301-0467
telefonszámokon kaphat. Faxszámunk: 302-2467.
E-mail: tirbiztosito@axelero.hu

Legyen tagunk! Számoljon velünk, megéri!

Újdonság!

Vámkezelés
az ország közepén, non-stop!!!

Újdonság!

**2004. július 1-jétől NONSTOP nyitva tartással működünk:
 BERTRANS VÁMUDVAR KECSKEMÉT**

Európai vámszolgáltatás!

Részletes információk:

BERTRANS Vámudvar Kft.

6000 Kecskemét, Szent István krt. 19.

Tel: 76/414-100; 76/414-828; 76/509-397

e-mail: vamudvar@bertrans.hu



FeroRota

www.superlastminute.hu

Utazás + élmény + szerelem

Regisztrációdnál az NG 08 kódot használd és már utazhatsz is!