

NAVIGÁTOR



SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2003

CARGO • LOGISZTIKA • VÁM

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

Konferencia

ötödször 20. oldal



NAGYMAROS

**Veterán
hajók**

22. oldal



MÁV

**Liberalizáció
előtt**

26. oldal



**Varga Zoltán,
a Schenker ügyvezető igazgatója**

BILK A KELET-NYUGATI FORDÍTÓKORONG

1239 Budapest, Európa utca 4.
Telefon: +36(1)289-6000
www.bilkombi.hu



BILK

KOMBITERMINÁL



ROLA-Terminál Konténer Terminál Komplex kiszolgálás Vám

120. szám

Ára: 560 Ft



Az Ön partnere a komplex logisztikai szolgáltatások terén

Az NYK Logistics (Hungary) Kft. 2004. júliusában a
BUDAPESTI INTERMODÁLIS LOGISZTIKAI KÖZPONTBA (BILK)
helyezte át székhelyét.

- Nemzetközi közúti fuvarozás és szállítmányozás
- Raktározás és hozzáadott érték-szerviz (csomagolás, kommissiózás, egységrakomány képzése, címkézés), gyűjtőszállítmányozás és belföldi disztribúció
- Komplex vámkezelés normál és egyszerűsített eljárásban, halasztott vámlízetési lehetőséggel
- Vámszaktanácsadás



- Konténeres tengeri szállítmányozás és fuvarozás az NYK Line, valamint más hajóstársaságok hajóival
- Konténeres küldemények belföldi fuvarozása, vámkezelése a BILK-ben
- Tengeri gyűjtőáru szállítmányozás az NYK Logistics cégcsoport nemzetközi hálózatán keresztül
- Teljes gyárlogisztika

Gyáli raktárunkon kívül júliustól már a BILK-ben is, újabb 3600 négyzetméteren nyújtunk logisztikai szolgáltatást modern, iparvágánnyal rendelkező raktárunkban. Gyáli raktárbázisunkon rövidesen ÁFA-raktár üzemeltetését kezdjük meg.

KOMPLEX LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÁSOK NEMZETKÖZI HÁTTÉRREL

NYK Logistics (Hungary) Kft.

Székhely és disztribúciós központ: H-1239 Budapest, Európa utca 8. (BILK)

Telefon: 06-1-555-2500 | Fax: 06-1-555-2501

Disztribúciós Központ: H-2360 Gyál, Prologis Üzleti Park

Telefon: 06-29-543-100 | Fax: 06-29-543-110

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

„Globally Dedicated, Locally Focused”

NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVARÓZÓK LAPJA

Főszerkesztő:

Kiss Pál

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

Kiadja

a Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

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

F. Takács István

European
Transport
Press
ETPA Magyar Közlekedési Kiadó tagja
az ETP kiadói csoportnak**Nyomdai előkészítés:** Sprint Kft.**Design:** www.consulex.hu**Nyomda:** CEP Nyomdaipari Rt.**Felelős vezető:**
Solti György vezérigazgatóHU- ISSN 1216-7142
120. megjelenés**A tartalomból****KRÓNIKA**Magyar tulajdonban
a Magyar Közlekedés Kiadó 5**CÍMLAPSZTORI**

Raabersped 6

SZÁLLÍTMÁNYOZÁSMagyar Speditőr
Toplista – 2003. 8Változások előtt
a Gebrüder Weiss 9Fókuszban a hatékonyság
és a minőség 11Ígéretes fiatal
logisztikusok 12Quehenberger: mindent
megmozgatnak 14Együtt az Audival
Tatáról vezet az út 15Hongkongba
Óceánjárókkal a világ 16élvonalában
Kisebb 19

környezetterhelés 21

VASÚT

Új vasúti szervezet 24

A piacnyitással
nyerni akarnak 26**SAJTÓFIGYELŐ**

Megütközés 28

LOGISZTIKAA Záhonyi Vállalkozói
Övezet felértékelődik 30**HAJÓZÁS**A Mahart-flotta
új tulajdonosa 31

Fuvardíjtükör 32

HORIZONT10 éve a fuvarozók
szolgálatában 33Útfejlesztések
csökkenő keretből 35**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., Transfor-
warding Hungária 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

A 2004-es „Az Év Fiatal Szállítványozója Díj” győztese

A FIATA, az IATA és a TT Club által adományozott díj célja, hogy a jelölteket bátorítsa a szakmai oktatásokon való részvételre, valamint értékes szakmai tapasztalatokkal gazdagítsa a győzteseket. A díjért folyó küzdelemben olyan 30 év alatti, fiatal szállítványozók kapcsolódhatnak be, akik legalább 2 éve, teljes munkaidőben dolgoznak a szállítványozó szakmában.

2004-ben a bírák a 27 éves, holland **Anita van Kooten**-t találták érdemesnek a győzelemre. Anita a MAT Air & Ocean Freight nevű holland szállítványozó cég projekt részlegén dolgozik, ahol a hozzá tartozó vevőcsoport összes árutovábbítási feladatát ő kezeli: tengerentúli export/import küldeményekkel (teljes- és részrakomány), közúti és vasúti küldemények, valamint vámügyintézés.

Idén három különböző típusú küldemény kezelése volt a feladat: veszélyes áru tengeri szállítványozása; légi szállítványozás; szárazföldi konténertovábbítás. A diszertációk minősége – a feladat nehézségének megfelelően – az előző évinél is magasabb volt, ezzel nehezítve a bírák dolgát. Ahogy a gyakorló szállítványozók életében, a pályázóknak is helyes logikai megközelítésre és a széleskörű gyakorlati tapasztalatra volt szükségük a megfelelő döntés meghozatalához. Anita megvizsgált minden lehetséges, ilyen távolságra és küldeménytípusra alkalmas fuvarozási módot és alternatív költség-haszonelemzést végzett.

A díj átadására a FIATA ideje, a Dél-afrikai Köztársaságban tartandó Kongresszusa keretében kerül sor. A szakmai elismerés mellett, a győztes széleskörű elméleti és gyakorlati szakmai programon vehet részt:

- egy hét szakmai program a győzteshez legközelebb eső IATA Továbbképző Központban;
- egy hetes szakmai képzés Londonban: szállítványozási jogi és biztosítási ismeretek;
- két hét gyakorlati képzés a TT Club regionális központjainak (London, Hong Kong, New Jersey) egyikében.

Az utazási- és szállás költséget, és az oktatási programokat a szponzorok finanszírozzák. Ezen felül a győztes



Anita van Kooten

egy éves, személyre szóló előfizetést kap az International Transport Journal magazinra. A díj értéke így meghaladja a 35 000 amerikai dollárt.

A következő évtől a díj odaítélésének menete megváltozik. 2005-től a FIATA négy régiójának (Afrika/Közélelet, Amerika, Ázsia/Óceánia, Európa) megfelelően regionális győztes kerül kiválasztásra. Mind a négy díjazott meghívást kap a FIATA Kongresszusra, és közülük kerül kiválasztásra az „Év Fiatal Szállítványozója”.



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

30-JUN-2004 15:38

DUV-GRUPPE GF

+49 40 23714 309

S.01

DR. HELMUT SCHACHENMAYER
VERLEGER
VERLAGSGRUPPE DEUTSCHER VERKEHRS-VERLAG GMBH

Pal Kiss
MKK Magyar Közlekedési Kiadó Kft
Köztársaság ter 3

H-1081 Budapest

2004. 06. 29.

Tisztelt Kiss Úr!

Köszönetet szeretnék mondani a nagyon barátságos szavakért, amelyeket rólam ejtett a sajtóközleményben a "Magyar Közlekedési Kiadó" tulajdonosváltásával kapcsolatban.

Bizonyára meg tudja érteni, hogy engem személy szerint szomorúsággal tölt el a magyarországi kiadói tevékenységből történő kiválásunk. Nagyon sok kellemes emlék kapcsolódik hozzá.

Teljes szívemből kívánok Önnek minden jót úgy az üzleti mint a magánéletében. Talán egy napon alkalom adódik rá, hogy mint kollégák ismételten együtt dolgozhassunk.

Baráti üdvözléssel



Dr. Helmut Schachenmayer

20097 Hamburg · Nordkanalstraße 36 · Telefon 040/237 14-01

GESAMTSEITEN 01

Magyar tulajdonban a Magyar Közlekedési Kiadó



Jelentős változás történt a Navigátor kiadójának, a Magyar Közlekedési Kiadónak az életében, mivel többéves előkészítő tárgyalás után magyar tulajdonba került. A kiadó eddigi tulajdonosai, a hamburgi Deutscher Verkehrs Verlag GmbH és a bécsi Bohmann Beteiligungs GmbH megállapodtak abban, hogy 70, illetve 30 százalékos üzletrészüket átadják Kiss Pálnak, a Magyar Közlekedési Kiadó igazgatófőszerkesztőjének. A megállapodást a DVV és a Bohmann-cég képviselője, illetve Kiss Pál 2004. július 9-én, Budapesten írta alá. A megállapodás részleteit üzleti titokként kezelik a felek.

A DVV és a Bohmann-cég, valamint a Magyar Közlekedési Kiadó képviselői megállapodtak abban is, hogy a kiadók közötti kereskedelmi együttműködés továbbra is folytatódik. Az ETP-lapcsoporthoz tartozó kiadókat Magyarországon továbbra is a Magyar Közlekedési Kiadó képviseli, mivel a csoport tagja marad.

Új fejezet kezdődött a magyar közlekedési sajtóban, amikor 1993-ban dr. Helmut Schachenmayer kezdeményezésére megalakult a magyar kiadó és megjelent a Magyar Közlekedés. Köszönet és elismerés illeti ezért dr. Helmut Schachenmayer urat – mondotta a szerződés aláírása alkalmából Kiss Pál, a Magyar Közlekedési Kiadó új tulajdonosa, aki hozzáfűzte: a DVV elnökét egyik szakmai példaképének tekinti.

Kiss Pál Bácsalmáson született 1950-ben. 1976–1992 között újságíró, illetve felelős szerkesztő a Légiközlekedés szerkesztőségében, 1994-től a Navigátor, 1999-től a Magyar Közlekedés főszerkesztője, valamint a Magyar Közlekedési Kiadó vezérigazgatója.

Varga Zoltán a Schenker ügyvezető igazgatója

Növekedjünk együtt! – a mottó



Varga Zoltán

Varga Zoltán a Schenker Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft. első számú vezetője. Erdélyi Kálmán közelgő visszavonulására való tekintettel, ő kapott bizalmat a tulajdonosoktól. Az 50 éves szakember a magyar szállítványozás ismert és elismert személyisége. A Maspednél kezdett, és némi kitérő ellenére, ott töltötte három évtizedes pályafutásának jelentős részét. Mostani kinevezése előtt a Masped Rail ügyvezető igazgatója volt.

Varga Zoltán nyilatkozatát – laptársunk nyomán – teljes terjedelemben közöljük.

A döntéshozás stádiumai

– Már évekkel ezelőtt szóba került, hogy visszatérek első munkahelyemre. A kérdés azért merült fel, mert *Erdélyi Kálmán*, a korábbi vezérigazgató korrekten nyilatkozott nyugdíjba vonulásának időpontjáról és utódot keresett. Nagyon megtisztelő volt számomra, hogy szóba jöttem, mint a poszt várományosa, már csak azért is, mert a megkeresés a vezérigazgató úrtól indult. A végső döntést azonban természetesen nem ő, hanem a tulajdonosok hozták meg.

A Schenker Kft.-nek akkor két tulajdonosa volt: az egyik a Schenker Ausztria, a másik pedig a Masped Rt. Ez utóbbi 9 százalékkal rendelkezett. A Schenker vezetői számára nem számítotam idegennek, hiszen hosszú évekig felügyelőbizottsági tag voltam a kft.-nél, és *Kautz István*, a Masped Rt. elnök-vezérigazgatója is szívesen vette kinevezésemet, mivel az Rt. számára a Schenker a 9 százaléknál mindig sokkal többet jelentett. Időközben megváltozott a helyzet, mert a Masped Rt. eladta üzletrészét a Schenkernek.

A kinevezésemről már hosszabb ideje szó volt, de tavaly vált „élessé” a helyzet, ekkor elfogadtam a felkérést. Nagyon alaposan megfontoltam, nem volt könnyű a döntés, hiszen a munka óriási felelősséggel jár. Azt is őszintén megmondom: nem biztos, hogy hálás dolog Erdélyi Kálmán után beülni a székbe. Ő rendkívül szigorúan, de következetesen vezette a társaságot, és Magyarország legnagyobb gyűjtőforgalmat bonyolító cégévé tette. Olyan számokat produkált – mind a nyereségséget, mind az éves forgalmat tekintve –, amelyeket az ember csak csodálni tud. Nemcsak a magasra állított mérce miatt gondolkodtam az állás elfogadásán, hanem azért is, mert nagyon jól éreztem magam az akkori helyemen a Masped Rt.-nél, ahol a vasúti szállítványozásért feleltem, és jól tudtam együtt dolgozni a menedzsmenttel. A Maspeddel ma is jó a kapcsolatom, továbbra is tulajdonos maradtam, hiszen komoly részvénytársasággal ren-

delkezem, és a korábbi igazgatósági és felügyelőbizottsági tisztségeimet is megtarthattam. Az igazgatóság tagjaival, számos volt munkatársammal továbbra is mély, őszinte barátság köt össze.

A döntésemet befolyásolta az is, hogy Erdélyi Kálmánnal nagyon jó barátságban vagyok. Évek óta rendszeresen találkoztunk, beszélgettünk a szakma kérdéseiről. Elhatározásom egyik fontos momentuma volt, hogy évekkel ezelőtt, még a Masped munkatársaként, ebben az épületben dolgoztam. Az átalakulások után is maradt néhány ember, akivel korábban együtt dolgoztam, sőt akad olyan is, akit évekkel ezelőtt, még a régi struktúrában én vettem fel, és ma vezető pozíciót tölt be.

Alkalmazkodás az új feladatokhoz

– Az új munkahely, az új pozíció nagy változást hozott az életemben. Először is, tíz éven keresztül nem foglalkoztam gyűjtőforgalommal, másrészt pedig, az új dimenziókat kellett megszoknom. A vasúti szállítványozásban az egy-két ezer tonnás megbízás nem nagy dolog. A volumeneket kellett helyretenni magamban: egy megbízás nem egy tonnáról, hanem esetleg 30 kilóról szól.

Mikor idekerültem, láttam, több minden változott azóta, mióta ezen a területen dolgoztam, ezeket meg kellett tanulnom. Elsősorban a technika fejlődött, másrészt a munkakultúrában történtek változások. Bár, akkor is használtunk számítógépeket, de nem voltak mobiltelefonok. Ma részben erre a technikára épül a Schenker „Tracking and Tracing” nevet viselő programja, mellyel az áru útját lehet végigkísérni. Ez annyit jelent, hogy ha eljut hozzánk egy megbízás, az kap egy TT számot, mely automatikusan elkerül Essenbe. Amikor a Schenker kisteherautó elmegy például Szegedre, felveszi az árut, a gépkocsivezető ad egy kódolt SMS-t, ezt rögzítik. A folyamat minden mozzanatát rögzítik, és így a megbízó az interneten keresztül az árumozgás minden fázisát nyomon kísérheti.

Alkalmazkodás a kihívásokhoz

– Nem vagyok szerénytelen, mikor azt mondom, hogy a Schenker Kft. az egyik legnagyobb szállítványozási vállalat Magyarországon. Gyűjtőforgalomban biztosan az első, de szeretném kiemelni, hogy logisztikai tevékenysége, disztribúciós rendszere, és végül, de nem utolsósorban közúti fuvarszervezése tekintetében is az élen van.

Háromszázötven embert foglalkoztatunk, és az ország különböző területein kilenc telepünk van. A vidéki hálózatunk rendkívül jó fejlődik, külön kiemelem Gyórt, mely óriási fejlődésen ment át az utóbbi időben. A Schenkernél a növekedés elsődleges követelmény. Az elmúlt év mottója a Növekedjünk együtt! volt.

Rendkívül erős, sőt egyre nagyobb lesz a logisztika iránti igény. Számos hazai vállalat rájött arra, hogy nem foglalkozik a logisztikai feladatokkal, hanem rábízza a munkát olyan cégre, melynek ez a profilja, és az biztosítja az ehhez szükséges szakembergárdát, a know-how-ját. Ez azért fontos, mert a termelő, illetve kereskedő cégeknek gazdaságosabb, és szerviszinten is jobb megoldás. Csak hogy néhányat em-

lítsek a referenciacegek közül: Robert Bosch Kereskedelmi Kft., Whirlpool, Nike és még említhetnénk másokat.

Tudni kell, hogy egy nemzetközi hálózat tagjaként rendkívül szigorú szabályoknak kell megfelelnünk. Ezek egységesített szabványok, melyek könnyebbé teszik a munkánkat. Egy network részeként könnyebb dolgozni, mert nem magányos farkasként komoly munkákhoz jutni, mivel a multinacionális megbízó székhelyén döntenek el, mivel kötnek meg egy-egy komolyabb szerződést.

Rendkívül fontos a cégünk egységes arculata. Minden belföldi autónk – melyek mindegyike alvállalkozói jármű – egységes megjelenésű, ezek egyben jó reklámhordozók, és a megbízó felé is fontos, hogy egységes arculatot lásson.

A Schenker Kft. rendelkezik az ISO 9001-es tanúsítvánnyal, és amennyiben jól tudom, a hazai szállítványozók közül egyedüliként az ISO 14001-es Környezet Irányítási Rendszerrel.

A cég életében 2004. december 1-je ismét mérföldkövet jelent, mert átköltözünk a BILK-be. Itt minden igényt kielégítő, modern körülmények közé kerülünk. Az irodánk két-ezer, a raktárunk 23 ezer négyzetméteres lesz, és további opcióra is van lehetőségünk. A költözésnek több oka van. Az egyik, hogy a BILK földrajzilag rendkívül jó helyen van, mivel a terület az M0-ás körgyűrű mellett fekszik, ez kiváló összeköttetést biztosít az M1, M7, M5 autópályákkal, és remélhetően hamarosan az M3-mal is össze lesz kötve. Jelenleg gondot okoz, hogy a Csepelre, hozzánk érkező óriási kamionforgalom a várost terheli, és ez a környezeti szempontokat figyelembe véve sem jó megoldás. A gépkocsivezetők sok órát veszteségetnek el munkaidejükéből az araszolással. Ezen szempontok mellett fontos az is, hogy a BILK-ben a raktárakat is a legmodernebb technológia szerint alakították ki, tizenegy méter magas polcos rendszerben. Terveink szerint ötezer négyzetméteres raktárunk lesz a gyűjtőárak fogadására, a többi logisztikai raktárként használjuk.

A költözés mellett döntöttünk azért is, mert itt Csepelen nincs bővítési lehetőségünk. A vámtevékenység csökkenése miatti kiesést elsősorban logisztikai szolgáltatásokkal fogjuk már 2005-től pótolni.

A Schenker Kft., az új helyzethez alkalmazkodva, kelet felé nyitott. Egyike vagyunk azon keveseknek, akiknek rendszeres gyűjtőjárata van Bulgáriába, Horvátországba, Szlovéniába és Romániába. Az új relációk kialakításával az a célunk, hogy pótoljuk a kiesett árbevételek egy részét. Külön szeretném hangsúlyozni, hogy a csatlakozással hazánk geostratégiai helyzete felértékelődik szállítványozási szempontból. Mint egy HUB (gyűjtő-elosztó központ) működik majd. A fuvarozási, szállítványozási szakmában adódó nehézségekre igyekszünk előre felkészülni. Így tettünk akkor is, amikor Ausztriában bevezették az új útdát.

A Schenker komolyan veszi az oktatási tevékenységét, és igen nagy tudású előadók tartanak rendszeresen előadásokat munkatársaink számára a szakma kérdéseiről. A tehetséges fiatalok kiválasztása, képzése is fontos feladat, a „Schenker akadémia” képezik a jövő menedzsereit.

Fontosnak tartom elmondani, hogy kettős ügyvezetése van a cégnek. Én vagyok az első számú vezető, Erdélyi Kálmán elsősorban a vidéki fiókok megerősítésével, illetve a BILK-be való költözés megszervezésével foglalkozik.

Magyar Speditőr Toplista – 2003.

Sorszám	Név	Nettó árbevétel (összesen) eHUF
1.	Masped Szállítványozási Csoport	31 856 837
	Eurosped Rt.	5 430 766
	Chemol Logistics Kft.	4 027 317
	Hungarocargo Kft.	3 247 823
	Masped Schenker Kft.	2 933 821
	Masped TLog Kft.	2 726 792
	Masped Rt.	1 896 849
	Masped-Logisztika Kft.	797 420
	Mafracht Kft.	664 142
	Logmaster Kft.	625 836
	Masped-Expo Kft.	468 538
2.	Waberer's Csoport	27 817 297
	Waberer's Holding Logisztikai Rt.	16 391 421
	Hungarocamion Rt. szállítványozási és vámtevékenység	6 359 590
	Deltasped Kft.	5 066 286
3.	Raaberfreight Csoport	22 055 248
	Raabersped Kft.	9 187 135
	Raaberfreight Kft.	6 783 225
	Multicont Rt.	3 873 668
	Interfreight Kft.	2 211 220
4.	Dunaferr Portolan Kft.	13 726 991
5.	Exel Kft.	12 900 439
6.	Mávtranssped Kft.	12 349 799
7.	DHL Kft.	10 963 895
8.	Delacher + Co Kft.	9 898 803
9.	Lagermax Csoport	7 825 209
	Lagermax Autotranszport Kft.	5 071 152
	Lagermax Spedíció Kft.	1 396 465
	Timesped Kft.	1 357 592
10.	Hungarokombi Kft.	7 405 326
11.	Schenker Kft.	7 237 130
12.	Ukrailtrans Kft.	6 063 228
13.	Hödlmayr Hungária Logistics Kft.	5 901 517
14.	Liegl & Dachser Kft.	4 277 129
15.	Milos-csoport	4 126 000
	Milos Holding Rt.	1 531 000
	Milos Spedíció Kft.	1 461 000
	M és M Transzport Kft.	1 134 000
16.	NYK Logistics Hungary Kft.	3 581 427
17.	Eurogate Budapest Kft.	3 034 152
18.	Alba-Zöchling Kft.	2 498 000
19.	Rapidsped Rt.	2 444 171
20.	Transalkim Kft.	2 420 076
21.	Trans-Sped Kft.	2 230 549

Forrás: MSzSz.

Visszavonul a Senger-Weiss házaspár

Változások előtt a Gebrüder Weiss

A legnagyobb magánkézben lévő osztrák szállítmányozói és logisztikai vállalat, a Gebrüder Weiss (GW) élén 36 év után változás történik. Az év végén a vállalat új elnöke a 49 esztendőes Wolfgang Niessner lesz, aki eddig az elnökség tagjaként a kelet-európai térségért, valamint a marketingtevékenységért volt felelős. A korábbi vezetők – Paul és Heidegunde Senger-Weiss – a felügyelőbizottság tagjai lesznek, vagyis a napi operatív teendőket másra bízják. A Senger-Weiss házaspár mindkét fia is a vezetésben kap majd szerepet: a 33 éves Wolfram a pénzügyekért, a 29 esztendőes Heinz pedig a légi és tengeri szállításért lesz felelős.

A Gebrüder Weiss vállalat története 550 évre nyúlik vissza, de mai nevével 1823-ban alapították meg Vorarlbergben. 1980-ban egyesítették a szállítmányozói és logisztikai tevékenységet. A cég jelenleg mintegy 100 saját kirendeltséggel, raktárral rendelkezik szerte a világon. Egyebek között jelen vannak Németországban, Olaszországban, Svájcban, valamint számos kelet-európai országban, köztük Magyarországon. Összes alkalmazottainak száma csaknem 3300. A vállalat saját adatai szerint tavaly 29,7 millió eurós nyereségre tett szert, ami jócskán – majdnem 35 százalékkal – több, mint az előző évben.

A személyi változások kapcsán adott interjút a DVZ című német lapnak Heidegunde Senger-Weiss és Wolfgang Niessner. A 63 esztendőes Senger-Weiss Bécsben és Svájcban folytatta tanulmányait, ahol szállítmányozói és logisztikai főiskolát végzett el. 1968-ban került a Gebrüder Weiss vállalathoz, ahol akkor még csak ezen dolgoztak. Wolfgang Niessner egy bécsi közlekedési cégnél kezdte el karrierjét, majd 1989 és 1991 között a GW bécsi repülőtéri kirendeltségének a vezetője volt. 1999 óta a GW elnökségének a tagja.

Senger-Weiss az interjúban elmondta, hogy 1968-ban, amikor a céghez került, a GW még csak Ausztriában volt jelen, de szilárd pozíciókkal rendelkezett. Az idők folyamán sikerült szélesíteni belföldi és külföldi piaci jelenlétüket, s erősíteni pozícióikat. A darabárú szállítása terén nemzetközi viszonylatban jelenleg már az első helyen állnak. Annak érdekében, hogy a nagy konszernnek megbízható és versenyképes beszállítói legyenek, Kelet- és Közép-Európában is meg kellett vetniük lábukat. A bővülés később kiterjedt az egész térségre egészen a Fekete-tengerig. Sőt, tíz éve Kínában is képviseltetik magukat, ahol kilenc kirendeltséggel rendelkeznek. Senger-Weiss saját jövőjével kapcsolatban utalt rá, hogy főleg közleke-

déspolitikával foglalkozna szívesen. Felügyelőbizottsági tagként ahhoz szeretne hozzájárulni, hogy Ausztriában a megnövekedett tranzitforgalomból eredő gondokat megoldják, hiszen ez az ország, s vállalata érdeke is.

Wolfgang Niessner, a vállalat leendő új elnöke azt hangsúlyozta, hogy a folyamatos változás híve. A vállalat jövőjének biztosítása érdekében tovább erősítik pozícióikat a világban. A cél az, hogy a térségben megőrizzék az egész világgal jó kapcsolatokat ápoló elismert vállalat szerepét. Ezzel együtt a régióban található más jelentős európai céggel is versenyre kelnek a szállítmányozói és logisztikai ágazatban. Nem ijednek meg a multinacionális Schenker-től és a DHL-től sem, sőt, a térségben őket is megelőzve töreksenek a piaci első hely megszerzésére. Az expressz szolgáltatások piacán Ausztriában máris komoly pozícióik vannak, a kelet-európai régióban pedig más vállalatokkal való kooperációval igyekeznek teret nyerni. A közlekedési eszközök liberalizálásával kapcsolatban Niessner kizártnak tartotta, hogy saját vonatokat üzemeltessenek. Arról azonban lehet szó, hogy észszerű közlekedéspolitikával a szállítmányozói cégek összefogjanak, s – például az Ökombi égisze alatt – a szállítmányozói vállalatok közösen közlekedtessenek vonatjárdákat.

Bár egy angol tanulmány szerint Ausztria elveszheti térségbeli vezető szerepét a logisztikai piacon, ezt Niessner elképzelhetetlennek tartotta. Természetes, hogy az EU bővítése után más formák, lehetőségek adódnak a piacon, ami a mostaninál is komolyabb versenyre készíti Ausztriát. Niessner szerint Bécs új kihívásoknak néz elébe, de szerepe a jövőben is elsődleges marad. Kétségtelen ugyanakkor, hogy Bécsben, illetve környékén jelentős logisztikai fejlesztéseket kell végrehajtani. A Gebrüder Weiss most építi fel új elosztó központját a bécsi leendő külső

körgyűrű mellett. Korábban az Inzersdorfban lévő terminál elkészítése szerepelt napirenden, de a projekt körüli bizonytalanság arra késztette a vállalat vezetőit, hogy ne késlekedjenek, ezért látott munkához az új körgyűrű mentén.

Alfred Gastgeb, a Gebrüder Weiss magyarországi leányvállalatának, a Hungaroweissnak a vezetője lapunk érdeklődésére elmondta: az anyavállalatnál történt változások természetesen új feladat-megosztást jelentenek az igazgatótanácsban belül. Ezek azonban nem érintik közvetlenül a Hungaroweiss, mivel a Magyarországot felelős jelenlegi igazgatósági tag, Wolfgang Niessner új posztjának betöltésével az igazgatótanács elnökeként is el fogja látni a Magyarországot érintő feladatokat. Ez a tény már magában is mutatja, hogy az anyakonzern milyen jelentőséget tulajdonít a magyar leányvállalat jövőjének. A Hungaroweiss 2003 februárjában kezdte meg közép-kelet-európai export gyűjtőforgalmának továbbfejlesztését. Már naponta indítanak járatokat Ljubljanába, Pozsonyba és Prágába, heti rendszerességgel szállítanak árut Romániába, Bulgáriába, Szerbia-Montenegróba, Horvátországba, Ukrajnába, Macedóniába, Lengyelországba és a balti államokba.

A Hungaroweiss tevékenységének súlypontja egyrészt a logisztika területére irányul: a dunaharaszti logisztikai terminált 7 ezer négyzetméterrel tervezik bővíteni. A célcsoport olyan multinacionális nagyvállalatok, amelyek a közép-kelet-európai régió ellátására szolgáló központi raktárakat Magyarországra kívánják telepíteni. Az export gyűjtőforgalmak további kiépítésén is ugyanilyen erővel dolgoznak. Az EU-csatlakozással új rendszerfogalmakat alakítottak ki a „régii” EU-országokba. Ebbe az irányba is naponta indítanak szállítmányokat: jelenleg Bécsbe, Linzbe, Lauterachba, Stuttgartba és Memmingenbe. 2005 közepéig minden jelentős európai gazdasági központba naponta induló közvetlen gyűjtőjáratokkal fognak szolgálni. Ehhez első lépésként idén ősszel napi indításokra állítják át a Milánó, Zágráb, Szófia és Bukarest relációkat. Napi gyűjtőkamion-indításokkal, optimális futamidőkkel, első osztályú minőséggel és versenyképes áraival a Hungaroweiss továbbra is erősíteni kívánja piaci pozícióját ebben a szolgáltatási szektorban.

Csarnai Attila



Nemzetközi Szállítmányozási Kft.

H-1037 Budapest, Montevideo u. 4.

Három évtizede

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

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

Telefon: 430-8500 Fax: 430-8599

E-mail: raaber@raabersped.hu

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

**Mi világos
megoldásokat kínálunk.**



Wien

Telefon: + 43 1 5331582-916
Telefax: +43 1 5350437
e-mail: office@raabersped.at

Budapest

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

Képviseleteink:

Sopron

Záhony

Kelebia

Békéscsaba

(Lökösháza)

Tel/Fax:

+ 36 99 320 080

+ 36 45 425 340

+ 36 77 454 628

+ 36 66 443 276

Masped Logisztika Kft.

Fókuszban a hatékonyság és a minőség

Az uniós csatlakozás óta eltelt hónapok üzleti folyamatai a várakozásoknak megfelelően alakulnak a Masped Logisztika Kft. életében: a MASPED Észak-pesti Logisztikai Központjának dunakeszi „A” Terminálja naponta több mint száz vámkezelés lebonyolításával a térség vezető vámudvarává nőtte ki magát. A meglévő infrastruktúrát fejlesztve – beleértve a vámigazgatási stratégiaváltás miatti ideai beruházásokat (korszerű kamionparkoló, iroda, raktári hozzáadott-érték szolgáltatások kialakítása) – a továbbiakban a hatékony üzemeltetésre és az ügyfelek mind szélesebb körű kiszolgálására összpontosítanak.

Május előtt a vámügynökségek helyzete meglehetősen bizonytalan volt hazánkban. Az érdekegyeztető tárgyalások során körvonalazódott, hogy országosan 40 vámkezelő hely engedélyezése és kialakítása megoldást nyújthat a vámkezelések lebonyolítására. A tervezet szerint Budapesten 10, míg vidéken további 30 vámkezelő hely létesítése tűnt indokoltnak.

Az elképzelés közvetlenül a belépésünk előtt megváltozott: az összes, kérelemmel élő vámkezelési helyszín (Vámudvar I. és Vámudvar II.), azaz közel 60 pályázó lehetőséget kapott szolgáltatásának elindítására. A helyszínek létjogosultságát a magyar vámigazgatás a tényleges forgalom arányában vizsgálja felül, így várhatóan 2005-re szűkítik a lét-



számot. Az első három hónap tapasztalatainak tükrében megállapítható, hogy napi 10-20 vámkezelés végrehajtása az üzemeltetők számára nem nyújt megfelelő megtérülést, illetve a vámügynöki tevékenység önmagában – egyéb logisztikai szolgáltatások biztosítása nélkül – nagyon nehezen végezhető piacképes áron – tájékoztat Cseh Ottó ügyvezető igazgató.

A csoport észak-pesti jelenlétét stratégiaileg átalakította: az „A” Terminál teljes körű vámügynöki és disztribúciós szolgáltatásokkal áll rendelkezésre, míg a főtí „B” Terminál a nagyobb ügyfelek tárolási igényeit biztosítja. A MASPED Csoport a SAMSUNG Electronics Magyar Rt-nek már ötödik éve nyújt teljes körű logisztikai szolgáltatást, illetve új ügyfelek között tudhatják a Sony Hungária Kft-t. „Azok a megbízóink, akik amellelt, hogy igénybe veszik a MASPED Csoport szolgáltatásait, és önálló vámügynökként maguk is a dunakeszi bázisunkon tevékenykednek, megszerették ezt a helyet, és jól tudnak egymás mellett dolgozni” – állítja az ügyvezető igazgató.

A logisztikai folyamatok további korszerűsítési iránya a hatékonyság növelése, melynek érdekében új informatikai háttér fejlesztének, tovább bővítik a korszerű magas-emelésű gépparkot, illetve az állványrendszert. Előkészítés alatt van a MASPED tulajdonában lévő, csepeli telephely 2004. december elsejével kezdődő hasznosításának terve; a csoporton belüli, logisztikával foglalkozó vállalkozások minden bizonnyal együttesen üzemeltetik majd a közel 22 ezer négyzetméteres parkot.

Annak ellenére, hogy a Masped Logisztika Kft. a vámtevékenység csökkenésével elveszítette vámforgalmának több mint nyolcvan százalékát, az idei évben a működési hatékonyság növelésével ezt a visszaesést a tavalyi eredmények (közel egy milliárd forintos árbevétel és száz millió forint feletti adózás utáni nyereség) szintjén kívánják tartani.

Varga Violetta

Bemutatjuk Pósvári Krisztinát és Pénzes Ildikót

Ígéretes fiatal logisztikusok, akikkel mindig történik valami

„Gratulálok a Termék- és Logisztikai Díj elnyeréséhez!” – hangzott el a telefonban egy májusi napon, közvetlenül a MSzSz közgyűlési ceremóniája előtt. „Köszönöm. Azt is tudod, ki a másik díjazott?” – érdeklődött a nyertes. „Igen. Én” – így a másik szakember válasza. A két lány munkáik révén régóta ismeri egymást, és elért sikereik fényében talán az sem véletlen, hogy pályafutásuk számos eleme hasonló: a családi indíttatás, a pezsgő életmód, az elhivatottság, a magas színvonalú munka, az ambíciók.

Pósvári Krisztina

– Nem tudtam a jelölésről, teljesen váratlanul ért, amikor a főnökeim közölték, hogy kitüntettként meg kell jelennem a díjátadáson. Kellemes meglepetés volt, főként hogy szakmai elismerésről van szó. Felteszem, elégedettek a munkámmal, és bíznak a képességeimben.

Hat éve dolgozom az Agrimpex Terménykereskedelmi Kft.-nél. A Külkereskedelmi Főiskola külgazdasági szakának elvégzése után kerültem a társasághoz. Az unokabátyám akkor még az árutőzsdén dolgozott, és kapcsolatban

volt gabonás cégekkel, amelyek címeit összegyűjtötte, hogy legyen hova jelentkeznem. Szerencsés véletlen folytán itt épp szállítmányozási gyakornokot kerestek, és felvettek.

Nem igazán tudtam, mit akarok kezdeni a diplomámmal, csak azt, hogy a gazdaság változó világához vonzódom. Apukám, bátyám is közgazdászok, mindig is tetszett, amit csinálnak, ezen kívül az angolt és a németet is használni kívántam. Apukám kiküldetése révén négy évig éltem Dániában, ahol ugyan angol iskolába jártam, de egy idő után elmerültem a dán nyelv rejtelmeiben is. Szóban ugyan már nem használom, de írásbeli szöveget még mindig tudok fordítani.

Gyakornokból rövid idő alatt „mindenes” munkakörbe kerültem: egy kis logisztika kikötők irányában, egy kis kapcsolattartás minőségellenőrkkel, megbízások felügyelete, az áruk kísérése, export-import be- és kirakások irányítása voltak a feladataim, 2002 májusában pedig négy beosztottal az üzletek bonyolítási (Back Office) vezetője lettem. Ez a munka már komoly felelősséggel is felruház. Évek óta rendszeresen képezem magam GAFTA-tanfolyamokon, hogy a háttérszerződések tekintetében is teljesen naprakész legyek, és működésünk minden eleme megfelelően legyen papíron rögzítve saját fedettségünk és végső soron a megbízások lehető legjobb teljesítése érdekében. Nagyon élvezem ezeket a szemináriumokat, érdekes és tanulságos, amint több nemzetiség összegyűlik, és mind másképp gondolkodik.

Szabadidőm kevés; a rugalmas munkaidő átka a „Ki tud tovább bennmaradni?” kérdése... Amikor végre elszabadulok, akkor száz százalékig pihenni, kikapcsolódni vágyok: mindegy, mit csinálok, csak ne kelljen a munkával foglalkozni. Előbb-utóbb szeretnék családot alapítani, de nem szeretek semmit.



Pósvári Krisztina a díjátadási ünnepségen

Nagyravágyó terveim nincsenek, eddigi munkámat szeretném mind jobban végezni. Ha kellő rutinra teszek szert, és gyorsabban haladok, idővel talán több részfeladatot is képes leszek bevállalni, mint ahogy legutóbb a kintlévőségek kezelését is rám osztották. Szeretem, amit csinállok, mindig hasonló tempójú pörgésre vágytam, ahol mindig történik valami, ahol mindig valami gond van, ahol mindig van mit megoldani. Engem a kihívások teljesítése tart életben, és mivel ezt jó társaságban, fiatalos, zsbongó légkörben művelhetem, minden rendben van.

Pénzes Ildikó

– Magáról a jelölésről volt hírem, de a díj elnyerése meglepetésként ért, és természetesen nagyon örültem neki. Azt a munkát ismerték el a kitüntetéssel, amit üzletkötőként immár hét éve itt, a Dunaferri Portolan Kft.-nél folytatok be- és kiszállítások megszervezésével, mind a megbízók, mind az alvállalkozók felé.

A szállítmányozás már korán „megfertőzött”: édesanyám több mint húsz évig a MAHART-nál dolgozott. A Fazekas Mihály Fővárosi Gyakorló Gimnázium speciális angol tagozatára jártam, és sokáig nem volt konkrét elképzelésem, milyen irányban induljak el. A jogi pályától a római jog több száz oldaláról keringő hírek, az orvositól a kötelező boncolási gyakorlat réme riasztott el; végül a Gödöllői Agrártudományi Egyetem Kereskedelmi és Vállalkozási Akadémiáján vállalkozásszervező közgazdász diplomát szereztem.

Már a felvételin is a rátermettséget mérték, a hároméves képzés során pedig szakmai fejlődés gyanánt gyakorlatra mentem. Anyukám a Dunaferri Portolan megalakulása óta dolgozik a cégnél, így kézenfekvően adódott, hogy itt töltöm ezeket a heteket. Tanulmányaim végeztével Kovács Péter, a cég akkori, és azóta elhunyt ügyvezető igazgatója hívott a Portolan csapatába.

Az első időkből főleg közúti feladatokat kaptam, majd a cég forgalmának növekedésével hajós fronton is egyre több ügyfelet kellett kiszolgálni, így ott kellett erősítenem a gárdát. Kiváló szakemberek voltak a mentoraim, így hamar

megtanultam a fogásokat. Mai napig is szívem csücske a folyami, illetve tengeri vonal; ha lehet, a továbbiakban is ezzel szeretnék foglalkozni. Úgy látom, ez a terület a legmozgalmasabb: szinte percről percre merülnek fel problémák, amelyek megoldása lételemem, még ha jókora stresszel is jár.

Ebben a szakmában nemcsak a tényleges tudás, a gyors reagálás és a döntési képesség számít, hanem az emberekkel való gördülékeny kapcsolattartás is, amelyet – munkatársaim egybehangzó véleménye szerint, akikkel egy légtérben, családi hangulatban dolgozunk együtt – az évek során jól megtanultam. Vannak gondjaink, feszültségeink, de együtt sikerül ezeket túlélni. Az előrelépés nem a ranglétra beosztásán múlik, ezt a cég sajátos szerkezete sem teszi lehetővé (a társaság felépítéséből számúztuk a hierarchiát, mindenki egy személyi felelőse a rá bízott üzleteknek a szerződés megkötésétől a számlázásig), inkább a partnerek elégedettségével, és ezen keresztül bővülő számukban mérhetjük le egyéni sikereinket. Ezek a látszólag apró dolgok szinte a legfontosabbak ebben a munkában.

Időközben elvégeztem a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem Közgazdasági Továbbképző Intézetének Pénzügy Szakát, de nem tudom magam elképzelni bankban, számoszlopok között, papírokat tologatva. Huszonnyolc évem legjobb döntése volt ezt a pályát választani, valósággal lubickolok benne, mondhatni, a munkám félig a hobbim is.

Persze meg kell húzni az ésszerű határt munka és magánélet között, de nagyon ritka – főként az év végi árudömping során –, hogy délután négykor kieshet a kezemből a toll, és vehetem a kabátomat. Ennek ellenére tizenegy éve élek boldog párkapcsolatban, de ha otthon vagyok, akkor sem tudok nyugton maradni: vagy a ház körül tevékenykedek, vagy a tiszai-tó parasztház-nyaralónkat csinosítjuk, szeretünk utazni, világot látni. Jelenleg a motorozás a szenvedélyem, na és ott van a két kutyánk is...

A szakmai elismerés már jelzi, hogy beépültem az emberek tudatába, és szeretném ezt mindaddig fokozni, akár még évekig, míg a gyermekáldásra sor nem kerül, hogy a kihagyás után a Portolan-hajó fedélzetén folytathassam a munkámat. A T&L Díj is azt igazolja, hogy a szállítmányozás mozgalmas világa és én kiválóan egymásra találtunk.

Varga Violetta



Pénzes Ildikó átveszi a díjat Kautz Istvántól, az MSzSz elnökétől

Kelet-európai hálózat

Quehenberger: mindent megmozgatnak

**„Wir bewegen was”, azaz „Mi mindent megmozgatunk” – szól a Quehenberger Logistikgruppe vállalat jelmondata, s ennek alapján is cselekszenek. Gyakorlatilag nincsen olyan áru, termék, amit ne szállítanak el, illetve ne raktározna-
nak, ha erre megrendelést kapnak. A cégcsoport pedig egyre fejlődik, s május elseje után Közép-Kelet-Európában még nagyobb növekedésre számítanak, mint korábban.**

Klaus Hrazdira, a Quehenberger szö-
vívője elmondta: a vállalatcsoport már
korábban tudta, hogy a térség jelentős
fejlődésnek néz elébe, ezért igyekezett
kiépíteni hálózatát. A kelet-európai ré-
gióban jelenleg 48 kirendeltséggel ren-
delkeznek, ami azt jelenti, hogy a tér-
ségben a legkiterjedtebb logisztikai há-
lózatot üzemeltetik. Noha az EU-csat-
lakozás után az új tagországokban
megszűnt a vámtevékenység, más fel-
adatok ellátásával, valamint a logiszi-
kai központok átszervezésével tovább
tudták növelni forgalmukat. Lengyel-
országban, Csehországban, Szlovákiá-
ban, Szlovéniában és Magyarországon
már ugyanolyan színvonalú elosztó he-
lyek találhatóak, mint a korábbi EU-
tagországokban. Az új helyzet pedig
arra ösztönzi a vállalatot, hogy a kihí-
vásoknak megfelelően, s tovább ter-
jeszkedjék a piacon. A bővülés fő irá-
nya a közép-kelet-európai térség, de
erősíteni akarják érdekeltségeiket Uk-
rajnában, Oroszországban, s más távo-
labb országokban is.

A Quehenberger cégcsoport kiváló
üzleti eredményt ért el tavaly, hiszen
mintegy 10,6 százalékkal növelte for-
galmát. Az elmúlt esztendőben az elő-
ző évi mintegy 334 millió eurós bevét-
tel szemben már csaknem 370 millió
euróra tettek szert, ami az eddigi legna-
gyobb összeg a vállalat történetében.
A cégcsoport 85 kirendeltségén össze-
sen 1600 munkatárs dolgozik. A leg-
több kirendeltség – 34 – Ausztriában
található, a többi megoszlik a közép-
európai térségben, illetve 3 bázissal
rendelkeznek Németországban is.
A forgalomnövekedést a hatékonyság
javításának köszönhetik, hiszen a vál-
latnál lényegében ugyanannyian dol-
goztak tavaly, mint tavalyelőtt. Emel-
lett szigorú költségta-
karékoságot is bevezettek. Az elmúlt esztendőben je-
lentős beruházásokat hajtottak végre a
közép-európai térségben, de az ausztri-

ai kirendeltségek működési színvonalát
is javították. Az EU új tagországaiban
8 bázist hoztak létre, de az EU határa-
in kívül, a FÁK államaiban is megve-
tették lábukat, mivel stratégia-
ilag fontos területnek tekintik az ukrainai és az
oroszlországi piacot. A terjeszkedés
másik iránya a kaukázusi és a közel-
keleti országok. Ugyanakkor a már
meglévő pozíciókat is erősítették, s
ezek sorában külön említést érdemel a
Győrben lévő központ fejlesztése. Szó-
fiában és a lengyelországi Tychyben
szintén bővítések történtek. A cél az,
hogy a Quehenberger minden kire-
ndeltségén nemzeti és nemzetközi for-
galmat is lebonyolítsanak egyformán
magas színvonalon.

A Quehenberger komoly beruházá-
sokat hajtott végre Győrben, Tychyben
és Prágában tavaly, hogy ezeken a ki-
rendeltségeken mindenféle logisztikai
tevékenységet magas színvonalon el-
láthassanak. Nőtt a raktározási kapaci-
tás, amely elengedhetetlen az ügyfelek
egyre nagyobb igényeinek kielégítésé-
re. Prágában május 15-én adták át azt
az új logisztikai terminált, amelyben
egyszerre 9 ezer raklapot helyezhetnek
el. Emellett értéknövelt szolgáltatások
ellátására is képesek. A terminált éjjel-
nappal őrzik, megközelítése pedig rop-
pant kedvező. A prágai repülőtér mind-
össze 5 kilométerre található, mellette
található az autópálya, s egy önálló
vasúti vágánnyal is rendelkezik. A prá-
gai terminál a cseh régió központja, a
győri pedig a magyarországi és a kör-
nyező országok ellátásában játszik
majd vezető szerepet. Lehetőség nyílik
mindenféle olyan szállítványozási és
logisztikai szolgáltatások nyújtására,
amelyeket az egyre igényesebb ügyfe-
lek elvárnak a vállalatától.

Klaus Hrazdira szö-
vívő külön szö-
lt a győri helyszínről, ahol a térségben az
EU-csatlakozás után egyedülként
megmaradt a vám-
szolgáltatás. Azok a

környékbeli ügyfelek tehát, akik az
EU-n kívüli országokba exportálnak,
illetve importálnak árut, Győrben bo-
nyolíthatják le a vámügyinté-
zést is. Ez nagy előnye Győrnek, mivel így gya-
korlatilag mindenféle szolgáltatást egy
helyen, bürokrácia-
mentesen elintéz-
hetnek az ügyfelek.

Szórádi András, a Quehenberger
Magyarország Kft. cégvezetője el-
mondta, hogy az anyacég először Sop-
ronban alakította meg magyarországi
leányvállalatát 1992-ben, majd két év
múlva Győrben kezdte meg munkáját,
ahol ma is működik a cég. Győrben
6500 négyzetméteres területen talál-
ható raktár, ahol logisztikai tevékenység-
gel foglalkoznak. Emellett önálló ipar-
vágánnyal és saját gépjárműparkkal
rendelkeznek, ami lehetőséget nyújt a
disztribúciós tevékenységre, a gyűjtő-
szállítványozásra, valamint a nemzet-
közi szállításra. Győrben megmaradt a
vámudvar, ami jelentős előnyt biztosít
abban a tekintetben, hogy itt egy he-
lyen mindenféle feladat elvégezhető. A
környéken csak itt működik vám-
szolgáltatás. A győri központhoz tartozik a
budapesti bázis, ahol gyűjtőszállítvány-
ozással foglalkoznak.

Szórádi András utalt rá, hogy a vál-
latnál 54 munkatárs dolgozik, az éves
forgalom pedig 2 milliárd forint. A te-
vékenység időközben átalakult: koráb-
ban jelentős szerepet játszott a vám-
szolgáltatás, ami az EU-csatlakozás
miatt háttérbe szorult. A vám-
szolgáltatás szerepének változása következté-
ben nem bocsátottak el dolgozókat, ha-
nem átirányították őket más szakterü-
letekre. A raktározási és belföldi száll-
ítványozási tevékenység erősödött az
utóbbi években. A raktározásban to-
vábbi mintegy 3 ezer négyzetméteres
bővítést akarnak megvalósítani. A
nemzetközi szállítványozás terén szin-
tén egyre nagyobb forgalmat bonyolí-
tnak le. Közvetlen járat közlekedik Bu-
dapest, Pozsony, Brno és Prága között,
valamint Magyarországról Ausztriába,
Hollandiába és Németországba. Más
útirányokba a partnerhálózaton keresz-
tül dolgoznak. Újdonság, hogy még az
idén járatokat indítanak Bukarestbe és
Szófiába.

Csarnai Attila

Rudolph Logistik Magyarországon

Együtt az Audival

Határozottan jó évet zárt tavaly a németországi székhelyű Rudolph Logistik szállítványozási és logisztikai cég, hiszen 2003-ban 7 százalékkal 165,3 millió euróra növelte forgalmát. A vállalat központja Kasselban található, de emellett még 16 helyszínen képviseli magát Európában. A Rudolph Logistik kirendeltséggel rendelkezik Németországon kívül Nagy-Britanniában, Luxemburgban, Portugáliában, Szlovákiában és Magyarországon. A vállalatcsoportnál összesen 2475 alkalmazott dolgozik.

Grämer László, a Rudolph Logistik Csoport győri leányvállalatának ügyvezető igazgató-helyettese emlékeztet rá, hogy a cég éppen tíz esztendeje van jelen Magyarországon. A Rudolph Logistik akkor érkezett Magyarországra, amikor az Audi cég szintén hazánkban építette ki egyik jelentős bázisát. A két vállalat Győrben telepedett le, s az eltelt időszakban komoly eredményeket értek el a forgalom és az árbevétel tekintetében. Az sem mellékes, hogy a térségben élők kedvező munkahelyre találtak, hiszen az Audinál és a Rudolphnál is megbecsülik a jó szakembereket. Az Audinál több ezren, a Rudolphnál mintegy 900 alkalmazott tevékenykedik. Annak idején, 1994-ben az Audi úgy gondolta, hogy külsős céggel végezteti el a logisztikai tevékenységet, s erre a feladatra a Rudolph Logistikut választotta, mivel benne találta meg a legjobb partnert. Azóta sem csaldtak egymásban, s bár a logisztikai piacon éles a verseny, az Audi kitart a Rudolph Logistik mellett. A két cég közösen végzi a logisztikai tervezést – ebből az operatív tevékenységet a Rudolph Logistik látja el –, de az áru átvételétől a raktározáson át az áru kiszállításáig mindent a Rudolph Logistik szakemberei végeznek el.

Az ügyvezető igazgató-helyettes elmondja, hogy a cég éves forgalma folyamatosan nő, tavaly csaknem 4 milliárd forint volt. Általában 900 munkatárs dolgozik a vállalatnál, de ha a helyzet – illetve az Audi – úgy kívánja, akkor emelk a létszámot. Ez is hozzátartozik a vállalat filozófiájához, amelynek egyik legfőbb értéke a rugalmasság. Ha az Audi bővíti tevékenységét, a Rudolph Logistik követi azt. Az Audit tekintve a Rudolph Logistiknek nincsen vetélytársa Magyarországon, noha az Audi rendszeres időközönként pályázatot ír ki a logisztikai tevékenység ellátására. Eddig a Rudolph Logistik bizonyította legjobban hozzáértését. Külföldön ugyanakkor éles verseny folyik azért, hogy ki legyen az Audi logisztikai partnere. Magyarországon is egyre keményebb a verseny, de a Rudolph kiállja a próbákat.

Az Audi mellett más cégekkel, például a Philips-szel is tervezik az együttműködést. A cég legfontosabb erői közé tartozik rugalmassága, megbízhatósága, nemzetközi tapasztalata, s versenyképes árai.

A Rudolph Logistik a szolgáltatások széles kínálatát nyújtja a logisztika valamennyi területén. Nemzetközi expedíciós részlege a belföldi és külföldi szállítványozás minden lehetséges formáját megvalósítja. Szállítanak közúton, vasúton, vízen és levegőben egyaránt. Nagy szakmai tapasztalattal rendelkező tervező és tanácsadó csapata felméri megbízók logisztikai rendszerében rejlő optimalizálási lehetőségeket. Nem csupán feltérképezik, hanem újjá és korszerűvé is alakítják a partner vállalatok teljes logisztikai rendszerét. Modern logisztikai központok létrehozásával biztosítják az anyagáramlási háttér legjobb költségintjét. Modulok készítésével és szerelésével elérik, hogy a termelőüzemek helykihasználása a lehető legkedvezőbb legyen. A különféle igényekhez és feladatokhoz rugalmasan alkalmazkodó, modern logisztikai központok kialakítását az alapoktól kezdve vállalják. A cég számítógépes rendszereinek segítségével precízen és gyorsan biztosítják a készletek nyilvántartását és az információáramlást, valamint fogadják és továbbítják a lehívásokat. Kommissziózással, csomagolással és egyéb, értéknövelő szolgáltatásokkal járulnak hozzá ahhoz, hogy a termékek piacképessége növekedjék. A expedíciós részleg garantált minőségben, nemzetközi háttérrel áll a megbízók rendelkezésére a teljes körű belföldi és külföldi fuvarozás terén. A partnerek igényeinek megfelelően megszervezik a gyűjtőfuvarozást is. Az árukat koncentráltan szállítják a célállomásokra, s ezzel jelentős költséget takarítanak meg az ügyfeleknek, hiszen az idő pénz.

Akadnak vállalatok, amelyek a szállítási határidőt nem képesek pontosan betartani, ami a bizalom csökkenéséhez vezet. A Rudolph Logistik a megbízhatóságot az egyik legfontosabb értéknek tartja, ezért a határidő betartása alapvető követelmény. Az egyéni igényeket szem előtt tartva kombinált fuvarozási formákat is alkalmaznak az áru leggyorsabb célba juttatásának érdekében. A tengeri és légi fuvarozásban olyan nemzetközileg elismert cégekkel állnak kapcsolatban, mint a vállalatcsoporton belül működő Rudolph Cargo S.a.r.l. és a Rudolph Transport GmbH. Kombinált fuvarozásnál konténeres szállítási megoldásokat is alkalmaznak. Igény esetén a szállítványozáshoz kapcsolódó vámkezelést is lebonyolítják.

A Rudolph Logistik tanácsadói szolgáltatása során a gyakorlatban szerzett tapasztalatait hasznosítja a logisztikai rendszerek fejlesztésénél. E tevékenységet a sokrétűség jellemzi: a folyamatok megtervezésénél nemcsak az elméleti rendszert, hanem a megbízók teljes személyi-, illetve esz-közháttér igényét is megvizsgálják. Támogatást nyújtanak tenderek, kiírások elkészítésében, valamint kiértékelésében. A cég alapértéke közé tartozik a magas színvonalú minőség biztosítása: ennek érdekében folyamatosan ellenőrzik a logisztikai rendszer működését, s szükség esetén azonnal kiszűrik az esetleges hibákat.

Csarnai Attila

Bellville Rodair International

Tatáról vezet az út Hongkongba

Évről évre jobb eredményt ér el a Bellville Rodair International szállítványozói és logisztikai vállalat: tavaly 20 százalékkal, 1,2 milliárd forintra növelte éves forgalmát. A 45-45 százalékban magyar és angol, illetve 10 százalékban hongkongi tulajdonú cég nemcsak a közúti, légi és konténeres szállítványozás terén, hanem a raktározásban is a legjobbak között található Magyarországon.

Nagy László ügyvezető igazgató a vállalat történetével kapcsolatban megemlíti, hogy tevékenységüket a Vértes Volán tatai, illetve komáromi kirendeltségén kezdték. A tatai kollégákkal 1989-ben alakították meg a Fix Kft.-t, amely alapvetően fuvarozást végzett. A tatai és komáromi kirendeltség vezetői közösen hozták létre a Raksped Kft.-t komáromi székhellyel. A Fix Kft. és a londoni székhelyű Bellville Limited 1989-ben vegyesvállalatot alapított Fix-Bellville International (FBI) néven. Négy évvel ezelőtt a légiszállítványozás fejlesztése érdekében irodát béreltek a Ferihegyi repülőtéren és FBI Air néven kezdték el tevékenységüket. Később az FBI Air-ből 10 százalékos

részesedést megvásárolt a hongkongi Baltrans-Jardine Holding, amely Távol-Kelet egyik legnagyobb szállítványozója. Idén áprilisban összevonták a cégeket, s immár Bellville Rodair International (BRI) néven működnek. A történethez hozzátartozik, hogy az elmúlt 15 esztendő munkájának köszönhetően a Fix Kft. jelenleg több mint 100 kamionból álló flottával rendelkezik. A Raksped Kft. a tatai ipari parkban idén több mint 500 millió forintos beruházással megépítette a cégcsoport első korszerű raktárát, amely 6000 paletta tárolására alkalmas.

A közúti szállítványozás terén gyűjtő- és teljes-rakomány fuvarozással foglalkoznak elsősorban Magyaror-

szág és Anglia viszonylatában, de Európa egész területére vállalnak fuvarfeladatokat. Gyakorlatilag mindenféle árut szállítanak kamionokkal közúton. A cégcsoport profitjának mintegy 30 százaléka származik a közúti szállítványozásból. A vállalat légi szállítványozási tevékenysége a legdinamikusabban fejlődő üzletág, az elmúlt esztendőben 50 százalékkal nőtt a bevétel. A siker elsősorban a nagy tapasztalattal rendelkező kollégáknak, valamint az LRI Cargoban irodájában dolgozó vámügyintézőt végző munkatársaknak, és az összes vámkönnyítést lehetővé tevő engedély meglétének köszönhető.

A siker titka továbbá a Bellville észak-amerikai, illetve a Baltrans-Jardine távol-keleti irodáinak és a budapesti iroda összehangolt munkája. Fontos adat, hogy a tulajdonostársaknak 3 kontinensen 14 ország 52 városában 85 irodával vannak kapcsolatai. Az angliai székhely Londonban, a kelet-európai pedig Budapesten van. De a térségben irodákkal vannak jelen Szlovákiában, Romániában, Litvániában és Oroszországban is. Általános tapasztalat, hogy a légi úton Magyarországra ékező áruk mennyisége folyamatosan nő, s ebből a BRI is szépen kiveszi részét. Köszönheti ezt annak is, hogy a tulajdonostársak révén jó kapcsolatokkal rendelkeznek szerte a világon, s a Baltrans-Jardine a légi szállítványozással járó tennivalókat egyből a BRI-re bízta.

Nagy László fontos üzletágnak tekint a raktározást, hiszen a korszerű tároló helyek megépítésével közúti és légi szállítványozási forgalmat generálnak. Stratégiai megbízójuk, a Zenon Europe finanszírozásával 5700 négyzetméter termelőüzemet adnak át november végén Oroszlányban, amelyet a BRI 4 év időtartamra kibérelt. Ebben a raktárban a Zenon Kft mint megbízó eleve érdekeltséggel rendelkezik. A helyszín kiválasztásának másik lényeges szempontja, hogy Komárom-Esztergom megyében nincs jelen ilyen minőségű raktár, legfeljebb a tatai raktárak érdemel még említést. A Zenon Kft. termékeinek raktározása mellett az Oroszlány, Tatabánya, Kisbér, Mór térségébe települt vállalkozások raktáro-





zási igényeit is szeretnék kielégíteni. Jelenleg Tatán rendelkeznek jelentős raktárral, amely 6000 paletta befogadására alkalmas. Az oroszlányi és tatabányai raktárkapacitást összevonva árulják a piacon. Mind a két bázis vámárú tárolására alkalmas engedéllyel fog rendelkezni. „Túlcsordulás” esetén rendelkezésre áll még a Fix Kft. 10 ezer négyzetméteres tatabányai, valamint az 5 ezer négyzetméteres gánti raktára is. Az oroszlányi raktár 9000 rakodólap

tárolására lesz elegendő. A polcozás és az anyagmozgatáshoz szükséges technológia beszerzése a BRI feladata. Arra számítanak, hogy az oroszlányi raktár évente legalább 15-20 millió forintos bevételt jelent majd a cégnek.

A gyűjtőkonténeres szállítmányozás forgalma jelentős mértékben nő, s a cég is nagy hangsúlyt fektet fejlesztésére. Jelenleg ügynevezett FCL szervizzel állnak megbízóik rendelkezésére. Nagy kihívás előtt áll a konténeres

osztály, mivel még az idén szeretnék bevezetni saját gyűjtőkonténeres szolgáltatásukat Távol-Kelet és Európa viszonylatában. Távol-Keleten a hongkongi, szingapúri és shanghai irodák végzik az árubegyűjtést, majd CFS-re történő érkezés után saját kamionokkal fuvarozzák a küldeményeket nemcsak Magyarországra, hanem a környező országokba is. Ez a tevékenység csak az Európa Unióba való belépés után vált lehetségessé.

A BRI három éve sikeresen működik szállítmányozóként Romániában, ahol a cég vezetői jó üzleti lehetőségeket látnak. Az ügynevezett „high fashion”, azaz a legdivatosabb ruhák – például az Hugo Boss vagy az Escada – szállítójaként fontos szerepet játszik a BRI. Romániában a constanzai kikötő szerepe is lényeges.

Nagy László a közeljövőről szólva megemlíti, hogy a közúti fuvarozásban a belföldi piacok megtartása mellett a színvonalas fuvarozói szolgáltatás biztosítása főleg a magyar-angol viszonylatban lehetséges. A gyűjtőfuvarozásban, a légi szállítmányozásban a volumen növelése a cél. Az árbevétel tekintetében a cél az, hogy a BRI, Fix Kft. és a Raksped Kft. együttes bevétele idén elérje az 5 milliárd forintot.

Csarnai Attila

TÁMOGATÓINK

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium,

Magyar Szállítmányozói 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.



China Shipping

Óceánjárókkal a világ élvonalában

A China Shipping Container Line (CSCL) az egyik legdinamikusabban fejlődő és legnagyobb konténeres hajós társaság a világon. Néhány éve még keveset lehetett róla hallani, de a legfrissebb adatok szerint a hajótér kapacitás alapján a versenytársak között már a tizedik helyen rangsorolják, ami óriási eredmény figyelembe véve, hogy a cég 1997-ben alakult Kínában, központja Shanghaiban található.

Hannya Ernesto, a China Shipping magyarországi képviselője, a Meridian Kft.-nek az ügyvezető igazgatója elmondta, hogy a CSCL a China Shipping Csoport leányvállalataként konténer szállítási és egyéb vonalhajózási szolgáltatást biztosít ügyfeleinek a világ számos pontján. A vállalatcsoport a konténeres szállítás mellett egyebek mellett logisztikai, tanker hajózási, ömlesztett áru tevékenységgel és vám-szolgáltatással is foglalkozik. A CSCL fiatal és korszerű hajóflottával rendelkezik. Hajóinak száma jelenleg 113, amelynek teljes kapacitása mintegy 215 ezer TEU. A hajók kapacitása alapján jelenleg a tizedik legnagyobb hajóstársaság a világon. Érdekes, hogy néhány esztendővel ezelőtt még nem is rangsorolták őket. A cég vezetői ráadásul azt tűzték ki célul, hogy 2010-re már a világ három legjelentősebb konténeres hajós társasága közé kerüljenek.

A 113 hajó közül 25 olyan van, amelynek a befogadóképessége meghaladja a 4 ezer TEU mennyiséget. Ezeknek a hajóknak az átlagos életkoruk mindössze 1,6 év, ami ritkaságnak számít a mai hajózásban. Ilyen fiatal és energikus flottával a CSCL versenylőnyt élvez a tengeri hajózási piacon, s ebben a vonatkozásban versenytársai előtt jár. Arról nem beszélve, hogy most nyáron, júliusban Shanghaiban üzembe helyezték új büszkeségüket, a hivatalosan 8500, valójában azonban 9500 TEU mennyiségű áru befogadására alkalmas óriáshajójukat, amely jelenleg a világ legnagyobb tengeri konténeres áruszállítója.

A CSCL jelenlegi flottájával és kapacitásával ma már a tengeri áruszállítás globális szereplőjévé vált a világpiacra. Hajóik számos távol-keleti és nemzetközi útvonalra járnak. Ezek sorába tartozik Kína, Japán, Korea, Délkelet-Ázsia, Ausztrália, Európa, Észak-Amerika, Nyugat-Afrika, a Perzsa-öböl térsége és a mediterrán országok. A China Shipping 16 hajójával közlekedik a Távol-Keleten, illetve Észak-Amerikában, ahol nyolc kikötőben mintegy negyven országgal tart kapcsolatot. Kína valamennyi jelentős kikötőjébe érkeznek hajóik, amivel a hazai piacon 50 százalékos részesedést szereztek. De vannak olyan kínai kikötők, ahol részesedésük eléri a 80-90 százalékot. Nemzetközi viszonylatban a CSCL legfontosabb útvonala az Ázsia és Európa közötti áruszállítás. A magyar-kínai kereskedelem is nő, s ezen belül egyre nagyobb szerepet játszik a tengeri áruszállítás, amelyben a CSCL-nek is fontos része van.

A CSCL az elkövetkező hat esztendőben szeretné a saját vonalhajózási felépítését optimalizálni, amelynek első lépésjeként a már említett szuperméretű konténerhajót forgalomba helyezte. A cég folyamatosan növelni akarja a 4000 TEU mennyiségénél több áru befogadására alkalmas hajóinak a számát. A cég 60 darab 4100 TEU-nál nagyobb kapacitású hajóparkkal akar rendelkezni 2005 végére. A cél az, hogy még az idén hajóinak összes kapacitása elérje a 300 ezer TEU-t. A következő esztendőben ezt tovább növelnék, s hajóik teljes befogadóképessége elérheti a 350 ezer TEU-t. A tervek szerint a hajók átlagos kapacitása 5 ezer TEU lenne.

Természetesen a szolgáltatások színvonalának emelése és más – például környezetvédelmi – tényezők szem előtt tartása is elsősorú feladat. A cél az, hogy az áruk ne sérüljenek meg, azaz épségben érkezzenek meg rendeltetési helyükre. A biztonsági intézkedések betartására a személyzetet is felkészítik. Ennek érdekében a mindennapi gyakorlatba ültetik át mindazokat a szabályokat, rendelkezéseket, amelyeket a tengerészeti hatóságok előírnak, illetve javasolnak. Pontos meghatározzák a személyzet felelősségét. Különös figyelmet fordítanak a környezeti károk megelőzésére, illetve arra, hogy mi a személyzet feladata az esetleges környezeti károkozásokor. A színvonalas szolgáltatás javítása végett nagy gondot fordítanak az innovációra. A minőségi szolgáltatás elérését célzó az új fejlesztéseket, ötleteket igyekeznek a gyakorlatba átültetni.

Hannya Ernesto utalt rá, hogy a China Shipping Container Line magyarországi képviselője, a Meridian Kft.-nek a budapesti irodáját májusban nyitották meg. Jelenleg négy alkalmazott dolgozik az irodán, akik valamennyien a szakterület kiváló ismerői, korábban már bőséges tapasztalatokat szereztek a konténeres hajózásban. A CSCL európai központja Hamburgban található, de majdnem minden európai országban képviseltetik magukat. A CSCL fontosnak tartja a terjeszkedést, hogy fenntartsa, illetve növelje versenyképességét a piacon.

Csarnai Attila



SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2004

Szakmai konferencia

*2004. november 10–11.
Budapest*

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

Információ:

F. Takács István • 303-9391

Waberer's Csoport

Kisebb környezetterhelés

A magyar tulajdonú fuvarozási, szállítmányozási és logisztikai vállalatok közül elsőként a Waberer's Csoport vezetett be környezetközpontú vállalatirányítási rendszert. Az ISO 14001-es tanúsítást a Waberer's Csoport négy, környezetvédelmi szempontból leginkább érintett vállalatánál a járműiparban etalonnak számító német Dekra-Its magyarországi leányvállalata auditálta.

A legnagyobb közvetett környezetvédelmi beruházás a Waberer's Csoport idei, 6 milliárd forint értékű járműbeszerzése, melynek nyomán a cégcsoport 1250, a nemzetközi fuvarozásban résztvevő járműszerelvénye csaknem kivétel nélkül EURO III kategóriájú. Az idei év első hat hónapjában a flotta futásteljesítményének 7,5%-os emelkedése mellett a károsanyag-kibocsátás átlagosan 7,3%-kal, az átlagfogyasztás pedig csaknem 10%-kal csökkent. A cégcsoport éves szinten 7,5 milliárd forintot költ üzemanyagra, a havi átlagos üzemanyag-felhasználás meghaladja a 3 millió litert.

A cégcsoport járműveinek zajkibocsátása kisebb, mint 80 dB – azaz alatta marad a szigorú európai előírásoknak is. A tagvállalatok telephelyei lakóövezeten kívül helyezkednek el, zaj-



kibocsátásuk megfelel a rendeletek előírásainak. A nagyteljesítményű gépjárműmosóban éves szinten keletkező több mint 40 tonna szennyvíziszapot komposztálással hasznosítják, így a gépjárműmosóból a közcatornába és a csapadékvíz-hálózatba nem folyik szennyvíz.

A járműszerelvényekről leselejteztetett, rendeltetésszerűen nem használható gumiabroncsok száma éves szinten meghaladja a 200 ezret, amelyeket másodlagosan gumiszőnyegként és gumiórleményként használják fel.

A társaság gépjárműveinek üzemeltetése során évente mintegy 46 tonna fáradt olaj keletkezik, amit szintén új-

rahasznosítanak: desztillációt követően bitumengyártáshoz használják fel. A használt olajsűrűket tisztítás és zsírtalanítás után újrahasznosítható fémhulladékként értékesítik, azokból ipari és építőipari felhasználású fémeszközök készülnek. Az éves szinten több mint 30 tonna használt akkumulátort bontás után beolvasztják.

A szelektív hulladékgyűjtés során keletkező több mint 200 tonna papír- és 35 tonna műanyag-hulladékot mintegy 90 százalékban újrahasznosítják: „újrapapír” csomagolóanyag és ipari műanyag csomagolóanyag (pl. zsugorfólia) készül belőle.

A Waberer's Csoporté a Transporta

A Waberer's Csoport megvásárolta a Transporta Kft. 100 százalékos üzletrészt – jelentették be július 12-én.

A 2003-ban 2,5 milliárd forint nettó árbevételt elért, 50 millió forint alaptőkéjű Transporta tulajdonosi jogainak megszerzésével a Waberer's Csoport tovább erősíti vezető pozícióját a belföldi disztribúció piacán, és tevékenységi körét gyorsposta-szolgáltatással, valamint tartályos gázfuvarozással bővíti.

A tranzakció révén a fuvarozás, szállítmányozás és logisztikai szolgáltatások piacait Magyarországon és Közép-Európában vezető vállalata átveszi a promtígények rövid határidővel történő szállításának piacvezető pozícióját is, melyet egy országos lefedettségű biztosító hálózaton keresztül működtet.

Az akvizíció része annak a dinamikus terjeszkedési programnak, amellyel a Waberer's Holding Logisztikai Rt. regionális piacvezetővé válik Közép-Kelet-Európában.

A Waberer's Csoport flottája a Transporta csaknem 150 járműjével – köztük speciális, például gázszállításra alkalmas kamionokkal, hátsó emelőfalas és fedélzeti darus, valamint nehézgépjárművekkel – bővült.

A belföldi disztribúció specialistájaként ismert Transporta ügyfelei az akvizíció révén élvezhetik a cégcsoport csaknem kimeríthetetlen fuvarozási, logisztikai és raktárkapacitásából adódó előnyöket éppúgy, mint azt a hatékonyságnövekedést, amelyet a Waberer's Optimum Solution® elnevezésű, egyedi ügyfél-kiszolgálási eljárásrendszer idéz elő a megbízók logisztikai tevékenységeiben.

VETERÁN HAJÓK VERSE



Ma már hagyományosnak mondható a veterán hajók nagymarosi versenye, amelynek a helyi motorcsónak egyesület a rendezője. Az idei versenyen több külföldi tulajdonú hajót is megtekinthettek az érdeklődők.

Nemcsak bemutatót hozott az idei nagymarosi hajós találkozó, hanem igazi versenyt is, mivel különleges feladatot kaptak a résztvevők.



A felújított, egykori katonai hajó és legénysége volt a találkozó sztárja.

SENYE NAGYMAROSON

Kautz Istvánról, a Masped Rt. elnök-vezérigazgatójáról köz tudott, hogy a hajózás szerelme, de az is, hogy nagymarosi lakos. Ő látta vendégül a találkozón megjelent közéleti személyeket és topmenedzsereket is.



Kiadónk is szponzorálta a nagymarosi hajós találkozót, több más közismert társaság mellett.

Győztesek a dobogón. Némileg meglepetésnek számított, hogy a hajók és hajósok versenyében külföldi győzelem született.

Fotók: Kiss Györgyi



Dr. Berényi János elismerése az igazgatótanácsi tagság

Új vasúti szakmai szervezet alakult az EU-ban



Az osztrák Speditions Holding budapesti képviseletének vezetője, a Hungarokombi Kft. elnöke, a közelmúltban két fontos nemzetközi eseményen is képviselte a magyar vasutas és szállítmányozói szakmát. Az egyik a kombinált fuvarozási társaságokat tömörítő UIRR brüsszeli közgyűlése, míg a másik egy új, közvetlenül az Európai Bizottság alá tartozó, legfőbb vasutas döntéshozó szervezet, az European Railway Agency (ERA) megalakulása volt. Ez utóbbiban az igazgatótanács fuvarpiacért felelős tisztségére – több szakmai testület ajánlása alapján –, a Bizottság döntéshozói dr. Berényi Jánost (képünkön) választották.

Az új szervezet feladata a következő évekre meghatározni azokat az elveket és normatívákat, amelyek a vasutak egységesítése irányába hatnak – mondotta lapunknak a frissen megválasztott igazgatótanácsi tag. Ma, szinte ahány ország, annyi rendszer, mind a szabályozás, mind a műszaki feltételek tekintetében. Az ERA közvetlenül a Bizottság, vagyis az Európai Unió kormánya alá rendelten működő vasúti főhatóság, amelynek irányelvei, döntései valamennyi európai vasútra nézve mértékadóak lesznek. Legfőbb feladata a különböző fejlettségű vasutak között az interoperabilitás, azaz az átjárhatóság biztosítása, valamint az egységes biztonsági feltételek, normatívák kidolgozása és adoptálása, de lesznek ajánlások a szakmai képzés, vagy a kereskedelempolitika vonatkozásában is.

Az igazgatótanácsba delegálási lehetősége volt valamennyi nagy európai vasúti szervezetnek, ennek megfelelően a hat, úgynevezett szakmai igazgatótanácsi posztra több jelölt is volt. *Dr. Berényi Jánost* az UIRR ajánlotta, amelynek tagvagy októbere óta alelnöke és az igazgatótanács szakmai tagjait végül is a nagyszámú jelöltek közül maga a Bizottság választotta ki. A vezető testületben a fuvarpiaci érdekek képviselőjét kapta a magyar szakember – a vállalkozó vasutak képviselője a Deutsche Bahn (DB) elnöke lett, míg a járműipar képviselőjét az egyik legnagyobb járműgyártó cég, a Bombardier Transport elnöke látja el.

Az ERA igazgatótanácsába mind a 25 tagállam delegál egy-egy kormányzati képviselőt és a Bizottság 4 magas rangú képviselője is tagja a testületnek.

A várhatóan hatalmas mennyiségű szakmai munka elvégzéséhez az igazgatóság tagjai szakértő asszisztenseket is alkalmaznak majd a költségvetés terhére. Dr. Berényi János az UIRR brüsszeli központban dolgozó vezérigazgatóját kérte fel asszisztensének, erősítendő a kombinált fuvarozás szakmai képviseletét is. A munka kezdetben a biztonsági feltételek egységesítésére vonatkozik, majd ezentúl pedig a homogén műszaki paraméterek kialakítására, amelyben az informatika kiemelt szerepet kap.

Magyarként egy ilyen nagyhatalmú testület tagjának lenni egyben azzal az előnnyel is jár, hogy egyenrangú partnerként a kisebb tagországok, illetve a kisebb vasutak érdekeit is képviselni lehet. Ehhez a szakmai tekintély mellett elengedhetetlen a jó kommunikációs képesség, beleértve a több nyelv ismeretét is.

A másik nem kevésbé jelentős esemény – amelyen dr. Berényi János a közelmúltban részt vett – az UIRR igazgatótanácsi ülése és éves közgyűlése volt. A szervezet alelnökeként friss információkat szerzett a kombinált fuvarozás 2015-ig várható tendenciáiról. Egy most elkészült tanulmány szerint a kísért forgalom (Ro-La) tekintetében stagnálás várható, míg a kísértetlen forgalomban (konténer-csere-szekrény) a jelenlegi szinthez képest további 130 százalékos növekedést prognosztizálnak. Ez azt jelenti, hogy 10 esztendő múlva több mint 100 millió tonna fölé emelkedik a kísértetlen forgalomban elszállított árumennyiség Európában.

A Ro-La stagnálása részben az unió bővülése, és az ezzel együtt járó határmegszűnések miatt következik be, amit az utadókkal, engedélykontingensek szabályozásával lehet el-

lensúlyozni. Az EU-ban a belső Ro-La-szerelvények száma például a svájci Brenneren keresztül az utóbbi időben jelentősen csökkent, illetve a cseh–német viszonylatban (Lovosice–Drezda) közlekedő vonat a napokban végleg leállt, de hasonló tendenciák tapasztalhatók az EU-ba belépést követően nálunk is például a Sopron–Wels viszonylatban közlekedő Ro-La-vonatnál.

A kísértelen forgalom növekedése nagy kihívást jelent a gördülő állomány tekintetében hátrányosabb helyzetben lévő vasúttársaságoknak, így a MÁV-nak és a GySEV-nek is. Terminálok tekintetében jobb helyzetben vagyunk, ám a szállítóeszközök, a konténer és csereszekrények fuvarozására alkalmas vasúti kocsik, de akár a Ro-La-kocsik száma és műszaki állapota még sok kívánnivalót hagy maga után. Ez a veszéllyel járhat, hogy a versenyképesebb nyugati társaságok, vagy akár az EU-ba a még csak most belépésre törekvő román és más keleti vasutak új beruházásokkal, a fuvaroztatók igényeit jobban kielégítő kocsiállomány, új technikákkal piacot hódítanak el a magyar égektől.

Dr. Berényi János szerint a kombinált fuvarozás kiemelt közlekedési és környezetpolitikai prioritás, és mint ilyen, közszolgálati feladat, amelynek ellátásához a vasutak joggal számíthatnak hazai és uniós támogatásokra.

Ugyanakkor az UIRR a vasutakkal úgynevezett minőségi szerződések megkötését szorgalmazza, amelynek keretében a kombitársaságok, szállítványozók, vasúti operátorok garantálják a meghatározott árumennyiséget – ehhez azonban menetrend szerinti pontosságot kérnek, amit a vasutak nem minden esetben tudnak teljesíteni. A késésekre az UIRR szakemberei sávrendszert dolgoztak ki, így például a két órán belüli késésért nem kérnek kompenzációt és a 6 órán belüli késésnél is csak a fuvardíj 5 százalékát. A közös ösztönzés nyomán – mondják a szakemberek – a vasút jobb eséllyel indulhat a közúttal folyó piaci versenyben.

Rákos József

Egy megbízás margójára

Nagy öröm volt nekem, mint a Hungarokombi kombinált fuvarozási társaság vezetőjének, az, amikor ősszel megtudtam, hogy az Európában működő kombitársaságokat tömörítő UIRR-ben, a Hungarokombi elnökeként évek óta tevékenykedő dr. Berényi Jánost választották meg elnökhelyettesnek.

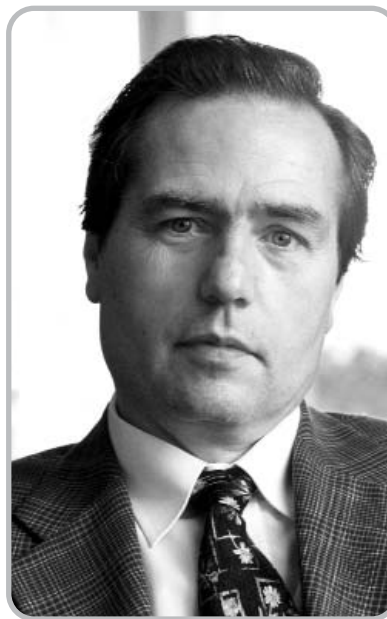
Most ismét az a nagy megtiszteltetés érte a Hungarokombi Kft.-t, hogy elnöke újabb igen fontos és jelentős pozícióban, immár az Európai Bizottság alá tartozó, ERA igazgatótanács fuvarpiaci felelőseként munkálkodhat a kombinált fuvarozás, e – nem győzöm hangsúlyozni mennyire fontos és szükséges – szállítványozási forma minél nagyobb körben való elterjesztése érdekében.

Különösen nagy jelentőségűnek érzem, hogy éppen most, a kombinált fuvarozás területéről választottak e bizottságba tisztségviselőt, amikor az EU-ba való belépéssel, a szinte korlátozás nélküli szabad úthasználattal jelentős mértékben csökkent a kombinált fuvarozást igénybe vevő szállítványozók köre.

Mindannyian tudjuk, nem élhetjük fel a Földet! A környezetvédelmi szakemberek szerint egyetlen kamion 40 000 személygépkocsi igénybevételének megfelelő mértékben használja az utakat!

Ez olyan hihetetlenül nagy kár, amit hosszú távon nem leszünk képesek elviselni, hiszen így folyamatosan rendkívüli összegeket kell az utak karbantartására fordítani nem csak hazánknak, de Európa valamennyi országának. Mindezt a hatalmas többletköltséget úgy kell kiadnunk, hogy közben meglévő vasúthálózatunkat nem használjuk ki.

Így tehát, dr. Berényi János személye az ERA bizottságban immár garanciát jelent arra, hogy nemcsak a magyar – bár engedjék meg, hogy hazabeszéljek, hiszen számomra



Tomcsányi István

azért a legfontosabb a Hungarokombi –, hanem valamennyi európai kombitársaság érdekeit hathatósan képviselni fogja!

Kevés szó esik mostanában arról, hogy nem csak Európa, de az egész világ, a jövő nemzedék érdeke változatlanul az, hogy a minél környezetkímélőbb szállítási formákat alkalmazzuk, és ezért dolgozik több mint egy évtizede dr. Berényi János segítségével is, a Hungarokombi Kft. kombinált fuvarozási társaság valamennyi dolgozója, a nemzetközi kombitársaságokat tömörítő UIRR alapító tagja!

Tomcsányi István

Legyen lapunk állandó olvasója!

A MÁV felkészült az áru fuvarozás liberalizációjára

A piacnyitással nyerni akarnak

A MÁV Rt. áru fuvarozási üzletága szervezési, engedélyezési és számlázási területen egyaránt felkészült a vasúti szállítási piac liberalizációjára – jelentette ki Kovács Imre főigazgató július 12-én, Budapesten tartott tájékoztatóján, amelyet Horváth Zsolt Csaba kereskedelmi igazgatóval tartott. A vasút-társaság áru fuvarozási vezetője hangsúlyozta, hogy miután a jelentősebb fuvarozatókkal – így az Audi AG győri leányvállalatával, a hazai alumíniumiparral, a Mátrai Erőművel, a BorsodChemmel, az autópálya-építéshez követ szállító vállalkozásokkal, továbbá a gabonaszállítókkal – időben megkötötték a hosszú távú megállapodásokat, a piacnyitásból eredően most a nemzetközi fuvarozásból is az eddiginél nagyobb bevétel elérésére készülnek.

Unió csatlakozásunk által Magyarországon is „szabad” jelzést kaptak a magánvasút-társaságok. Az új piaci szereplők jelenléte a MÁV Rt. Áru fuvarozási Üzletágát a hatékonyság növelésére és minőségjavításra ösztönzi, miközben felveszi a versenyt a közúti és a vízi szállítással is. Az EU-n belüli határok megszűnése ugyanakkor a piac szereplőinek új perspektívát nyit a nemzetközi együttműködésben. Ez pedig olyan lehetőség, amelyet kellő tapasztalat, offenzív stratégia, konstruktív, szakszerű tervezés, rugalmas reagálás, a realitásokat figyelembe vevő kompromisszumkészség, a folyamatosan ápolott, korrekt partnerkapcsolat és mindenekelőtt a minőségen alapuló s egyre gazdaságosabb munkavégzés révén javunkra tudunk fordítani – szövegte le a főigazgató.

Kovács Imre elmondta, hogy a 2003-ban megfogalmazott célok mentén a kialakult gyakorlatot követve ezután is kiemelt hangsúlyt fektetnek a szolgáltatási színvonal minőségének egyenletes növelésére, az ügyfélkezelésre és a projektmenedzsmentre. Az üzletág nagyobb hozzáadottértékteremtő szolgáltatások biztosításával veszi fel a versenyt az egyre erősödő közúti konkurenciával szemben.

A létrejött versenyhelyzetet elemezve Kovács Imre úgy látja: jelentősebb szakmai versengés a tranzitforgalomban és a kombinált fuvarozásban várható. Ezért már az idei év elejétől az üzletág több új vonatprojektet indított. A „Lehel kürtje Expressz” például a Szolnok–Győr–Sopron vonalon, elsősorban Electrolux-termékeket szállít és Sopronban csatlakozik az Ausztriába, vala-

mint Németországba irányuló vonatrendszerekhez. A „Hungária Expressz” az észak–déli összeköttetést szolgálja Krakkó és Budapest között, majd csatlakozik a szlovén és olasz, illetve a szerb és román vonatrendszerekhez.

A tranzitforgalomban ugyancsak tovább kívánják folytatni a 2003-as kedvező gyakorlatot, mivel az újonnan bevezetett – eredményes – vonatprojektek az idei első félév során további 8–10 százalékos növekedést valószínűsítnek.

Ehhez természetesen a MÁV-nak korszerű, hatékonyan működtethető eszközparkra lenne szüksége, amely alapfeltétel a jelenlegi forgalmak megtartásához és az új forgalmak megszerzéséhez. Jelenleg viszont nincs még elegendő olyan forrás a vagonpark felújítására, amely jelentősen befolyásolni tudná a következő évek árutovábbítását – világított rá a nehézségekre is a főigazgató, aki hangsúlyozta, hogy mindezek ellenére az idén a társaság az elmúlt évhez képest egymillió tonnával több – vagyis összesen 44 millió tonna – árut tervez elfuvarozni. Így az áru fuvarozási üzletág bevétele – 8,5 milliárdos eredményt kalkulálva – várhatóan eléri majd a 90 milliárd forintot.

Horváth Zsolt Csaba kereskedelmi igazgató a kombinált fuvarozás eredményeit és a terveket elemezve elmondta, hogy például a Kiskundorozsma (KKD)–Wels és KKD–Ljubljana irányon az elszállított kamionok darab-száma 24 százalékos növekedést mutat az előző évhez képest – ez utóbbinál már 94 százalékos kihasználtság mellett. Ugyanakkor megnőtt a hazánkon áthaladó tranzit Ro-La vonatok forgalma is. Éppen ezért elengedhetetlen a

Késik a magánvasút-szabályozás

Hónapok óta érvényes hálózati üzletszabályzat nélkül bírálja el a hazai magán-vasúttársaságok vasúti pályai igénylését a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. Az érintett tárcánál folyó egyeztetések elhúzódása miatt nem készült el időre, azaz hazánk uniós csatlakozásának napjára a szabályzat, annak jóváhagyására csak a napokban

került sor. A sajátos exlex állapot ugyanakkor érdemben nem akadályozta a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.-t abban, hogy a tervezetként már létező hálózati üzletszabályzat szellemét érvényesítve ne folytassa le a szükséges eljárásokat a kérelmező társaságokkal. ■



Kovács Imre



Horváth Zsolt Csaba

szükséges technikai-technológiai fejlesztés, valamint a kedvező folyamat tartós növekedési pályává alakítása újabb igények feltárása révén.

Mostanára az egyre jelentősebb feladatok elvégzése érdekében indokoltta és szükségessé vált a régi beszerzésű kocsik felújítása, a Ro-La kísérő kocsik felújítása mellett újak beszerzése, valamint – hosszú távú stratégiai kérés-

désként – az állami támogatás rendszerének még hatékonyabb alkalmazása és az üzemeltetési támogatás érvényesítése.

A nemzetközi kombinált fuvarozásban a MÁV helyzetéből adódóan már kialakított eredményes partneri viszonyt még szorosabbra fűzve – első sorban a közös vontatási szolgáltatás, a közvetlen vasúti értékesítés, a közös

informatikai rendszer kialakítása és a megerősített kereskedelmi szolgálat felállítása területén – olyan együttműködést kell kialakítani (majd stratégiai szövetségeket létrehozni) a szomszéd vasutakkal, amelyek egyre korszerűbb, hatékonyabb s gazdaságosabb szolgáltatást eredményeznek.

G. Szűcs László

Magánvasutak állami pályákon

Megütközés

Az idén az uniós előírásokat követve, Magyarországon is megnyíltak a vasúti pályák a magánfuvarozók előtt. A MÁV egykori szakemberei e piacra igyekeznek betörni, ám működésüket volt cégük számos akadállyal nehezíti.

„Néhány héttel ezelőtt egy román mozdonyt hoztam át a határon, hogy futáspróba után megszerezsem a magyar forgalmi engedélyt. A magyar oldalon, Lökösházán jelentkeztem vámelőjegyzésre – a próba után azonnal visszaindulóban volt a mozdony –, ahol mozdonycsempészettel gyanúsítottak, s többnapos hercehurca után megmagyarázták, hogy Kürtösön kellett volna próbálkoznunk. Ezután vettünk egy vasúti teherkocsit Romániában, ráfeszítettem a Nemzetközi Vasúti Szövetségtől kapott kódszámot – merthogy minden vasúti társaságnak saját azonosítója van –, majd a tanács szerint a kürtösi határállomás magyar vámkielégítésénél vámostattam el. Mégis két napba telt, mire a múlt pénteken beengedtek, s tisztázódott, hogy nem kizárólag a MÁV árufuvarozási üzletága fuvarozásszabályozási osztályának vám- és határfelügyeleti csoportja, vagyis a Mávtrans jogosult a vámügy intézésére, hanem cégvezetőként nekem is jogom van beadni a papírokat” – érzelgette az államvasutak utóvédharcait Bogdán András, a Floyd Kft. ügyvezetője.

„Vízipólomeccsre hasonlít, hogy a MÁV a felszínen nem látható fogásokkal próbálja lehúzni versenytársait” – számolt be a Floydéhoz hasonló tapasztalatairól Kukely Márton, a Magyar Magánvasút Rt. (MMV) vezérigazgatója, aki 1999-től 2002-ig a MÁV Rt. vezére volt. De protekcióra volt cégénél ő sem számíthat. Mivel a MÁV pályahasználati díja független az elszállított súlytól – vonatonként és kilométerenként, a pálya minőségétől függően, 205 forinttól 604 forintig terjed –, csak nagy tömegű áru szállítása kifizetődő, mégpedig minél több kocsiból álló szerelvényen. Harminc vagon mozdonyal együtt közel 400 millió forintért szerezhető be, így az 50 millió forint alaptőkékű MMV indulásakor a MÁV-tól próbálta bérelni ezeket. „Tárgyalásaink azonban gyorsan elhaltak” – mondta Kukely.

Némileg érthető a MÁV elzárkózása, az MMV jövő hónapban induló el-

ső fuvarja ugyanis az ő üzletét rontja: az eddig kizárólag az államvasút által szállított lignit egy részét (napi 2400 tonnát) az MMV 24 teherkocsiból álló szerelvénye viszi majd el a bükkábrányi külfejtésről az onnan 57 kilométerre lévő visontai Mátrai Hőerőműbe. „A két szerelvényhez szükséges vasúti kocsikat külföldről béreljük, a mozdonyokat pedig a Floydtól” – mondta Kukely, nem titkolva, hogy más szén-erőművekkel is tárgyalnak a szállításról. A nemzetközi fuvarpiacra az MMV egyelőre nem kíván kilépni.

A tavaly nyárig a MÁV árufuvarozási üzletágának teherkocsi-divízióját vezető Bogdán tízfős cégével nem fuvarozási, hanem vontatási szolgáltatást kínál. „Feltűnt, hogy külföldi kollégáim sorra magáncégeknél kötnek ki, Romániában például húsz magánvasút alakult. Együkkel, a Softransszal az idén megegyeztünk, tíz villanymozdonyt engednek át nekünk, amelyekkel mozdonycsere nélkül vontathatjuk majd – a MÁV-tól ötvenes éveikben nyugdíjba ment masinistákkal – a tranzitszállítmányokat Romániából Ausztriába. Hasonló megállapodást kötöttünk öt dízelmozdony közös használatára a Steiermarkische Landesbahnen AG tartományi vasúttal. A hasznon fele-fele arányban osztozunk” – ismertette terveit a HVG-vel az üzletember. A cég egyelőre csupán heti három szerelvény továbbítását tervezi Ausztria és Románia között, miután a MÁV elhalasztta az orra előtt az ausztriai gleisdorfi Magna cég és a Pozsony melletti Volkswagen gyár-közötti Touaregkarosszéria-szállításokat, amelyeket egy kéthónapos ausztriai vágányzár miatt tereltek Magyarországra. A kétféle mozdonyt, az adminisztratív akadályokat leküzdve, júniusban és augusztus elején levizsgáztatta a Floyd. Egyelőre azonban a 15 mozdony az osztrák és a román partnercégnél várja az ősze ígért megbízásokat, az idén már aligha lesz mindegyikre szükség.

Az uniós normák szerint a közforgalmú vasúti pályát már tavaly meg kellett nyitni az árufuvarozást végző



Kukely Márton

vasútvállalatok előtt. Az idén csatlakozott tíz tagállam közül Magyarország és Lengyelország 2007-ig átmeneti szabályozást kért, csak kapacitásuk 20 százaléka erejéig engedélyezik a szabad versenyt. „Napi 300 ezer vonatkilométer az államvasutak teljesítménye, ebből 45 ezer jut az árufuvarozásra. A 20 százalékos 9 ezer kilométer lenne, feltéve, hogy a tényleges teljesítményekhez, nem pedig a nehezebben meghatározható elméleti kapacitáshoz viszonyítjuk a kiadandó engedélyeket. Ehhez képest például az MMV által tervezett napi 228 kilométer aligha fenyegeti a MÁV pozícióit” – számoltgatta Salavecz János, a Kincstári Vagyonigazgatóság tulajdonában álló, az államvasúttól független Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE) ügyvezető igazgatója. Németországban közel háromszáz magánvasútra az összes megtett vonatkilométer 7 százaléka jut – jelezte a versenytársak távlatilag sem meghatározó szerepét. Az új rend szerint egyébként a magánvasutak a VPE-nek jelentik be tervezett járataikat, amelyeket az beilleszt az által jóváhagyott, de a MÁV által készített menetrendbe. „A Bükkábrány–Visonta vonalon három olyan járat is szerepelt a MÁV-menetrendben, amely a valóságban nem közlekedett. Ezek terhére ad-

tunk menetidőt az MMV számára” – mondta Salavecz.

A VPE által megállapított pályahasználati jog, az úgynevezett menetvonal engedély birtokában pályahasználati szerződést kell kötni a MÁV vagy a Győr–Moson–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. (GYSEV) pályavasúti részlegével, amelyek számvitele elvileg el különül az anyavállalat többi részlegétől. E szerződést sajátos módon a MÁV részéről a társaság vezérigazgatója, nem pedig a pályavasúti részleg vezetője írja alá, holott a vezérigazgató tisztségéből adódóan egyúttal a magáncégekkel konkuráló áruszállítási üzletágnak is a legelső vezetője. Az államvasút kezdetben a pályahasználati díjban sem kívánt megegyezni versenytársaival, mondván, az erről szóló miniszteri rendelet még nem jelent meg. A jogszabály valóban késik, de

előkészítésébe a MÁV-ot olyannyira bevonta a közlekedési tárca, hogy a hosszas alkudozással kialakított, a vasúttársaság korábbi javaslatánál mintegy kétszer magasabb tarifaváltozatot a MÁV elnöke is aláírta (pályahasználati díjat a MÁV is fizet, ezért ő alacsonyabb, a pénzügyi tárca viszont minél magasabb tarifa megállapításában érdekelt). Így a használati díj utólagos megkérdőjelezése a MÁV részéről nehezen magyarázható.

Lényegében közös frontot nyitottak a MÁV-val szemben a magántársaságok. A Floyd és az MMV említett együttműködésénél szorosabb a kapcsolat az MMV és a harmadik, engedéllyel rendelkező magánvasút, a MÁV Hajdú Vasútépítő Kft. (MHV) között. Az MHV kisebbségi tulajdonosa – érdekeltségéin keresztül – a Cronus Tömegáru Kft., amely a szoci-

alista kötődéséről ismert üzletember, Hujber Ottó elnökletével működő Intertraverz Rt.-vel együtt a MMV üzlet részének 40-40 százalékát is birtokolja (Hujber az MMV fb-jének elnöke, az MHV műszaki igazgatója, Fehér Péter pedig az MMV egyik fb-tagja). Az MMV további 20 százaléka a kelet–nyugati kereskedelem fellendítésére az 1990-es évek elején létrehozott, liechtensteini bejegyzésű Ost–West Alapítványé, amelynek orosz alapítóival ugyancsak Hujber állt kapcsolatban. Az egykor a MÁV-hoz tartozó, a vasúti pályák építésébe-felújításába bekapcsolódó MHV részben saját, részben a Cronus egyes közúti szállítmányait szándékozik vasútra terelni, ám gyaníthatóan ezzel sem rendíti meg a MÁV pozícióit.

(HVG, 2004. augusztus 21.)

MÁVTRANSSPED: igazgatóváltás



Szalkay István

Személyi változás lesz a MÁVTRANSSPED élén. A magyar szállítványozás meghatározó cégének a százszázalékos tulajdonosa, a MÁV Rt. élt tulajdonosi jogkörével és az igazgatóváltás mellett döntött. Így szeptember 1-jétől új ügyvezető igazgatója lesz a MÁVTRANSSPED-nek. (A MÁV Rt. tulajdonosi jogait az áru fuvarozási üzletág képviseli.)



Varga Tibor

Az eddigi ügyvezető igazgató, Szalkay István tisztségét Varga Tibor veszi át. A MÁVTRANSSPED új ügyvezető igazgatója az elmúlt időszakban a GySEV Rt. kereskedelmi igazgatója volt. A tulajdonos MÁV Rt. döntése alapján szeptember 1-jétől Varga Tibor, a MÁVTRANSSPED Kft. új ügyvezető igazgatója.

Nemzetközi logisztikai raktárbázis épülhet a keleti határon

A Záhonyi Vállalkozói Övezet felértékelődik

Nemzetközi raktárbázis és logisztikai központ létesül a Záhonyi Vállalkozói Övezetben – döntötte el a kormány a közelmúltban. A kiemelt fejlesztés célja, hogy erősítse a régió és azzal együtt Magyarország pozícióit a Páneurópai V. Folyosó (Korridor) vonalán Európa és Ázsia között egyre intenzívebben fejlődő kereskedelemben. A kormány e döntésével azonban nem csak Záhony térségét értékeli fel, hanem a MÁV számára is előnyös – és nyereséges – tevékenységet biztosít.

Az Európa és Ázsia közötti vasúti áruforgalom uniós hídfőállásának pozíciójáért Záhony és térsége több mint egy évtizede szoros versenyben van Szlovákiával és Lengyelországgal – tájékoztatta a Navigátort **Bajor Tibor**, a Miniszterelnöki Hivatal főtanácsadója, Záhony és környéke volt országgyűlési képviselője s egykori polgármestere.

A főtanácsadó utalt arra, hogy a mostani kormánydöntés a rendszerváltozással együtt zajló gazdasági szerkezetváltozás nyomán megtorpant és azóta is stagnáló záhonyi áru fuvarozói tevékenységnek ad(hat) új lendületet egy kiemelt beruházásként létesülő nemzetközi logisztikai centrummal és raktárbázissal.

Ezzel jelentősen megnőhet Magyarország közvetítői szerepe, mivel a Transzszibériai és a Bajkál-Amur vasútvonal (BAM) koncentrált fejlesztése nyomán ez lesz a legrövidebb útvonal a két földrész – pontosabban Európa és Ázsia távol-keleti térsége – között, hangsúlyozta Bajor Tibor, aki a nemzetgazdasági fontosságra utalva emlékeztetett arra, hogy május 1-től az uniós vámszabályok értelmében a külső

határnál, a határátlépést követően történik a szállítmány vámkezelése. Ami hazánk esetében is azt jelenti, hogy a vámérték 25 százaléka a fogadó országot illeti meg – miközben további fontos más bevételeket is jelenthet Záhonynak.

A kormány által most jóváhagyott Záhony – Jekatyerinburg logisztikai híd projekt iránt orosz részről máris oly mértékű érdeklődést mutatnak a befektetők, hogy a Jekatyerinburgi Kormányzóság közös céget alapított a Záhony és Térsége Fejlesztési (ZTF) Kft-vel. (Jekatyerinburg térségében halad ugyanis az Ural hegységen keresztül a BAM.)

A most létrejött Transzkontinentális Logisztika Hungary Szállítmányozási és Szolgáltató (TLH) Rt.-ben a Kormányzóság cégének, a Taktik-nak 55 százalékos részesedése van, míg a ZTF-é 45 százalék. A tervek szerint Záhonyban és Jekatyerinburgban paritáson alapon raktárbázis létesül. Ez utóbbi azt jelenti, hogy a fejlesztés szándékával átvett földterület mindkét helyen állami tulajdonban marad és igen kedvezményes bérlet-konstrukcióval nyújt lehetőséget bázis kiépítésére.

Ez által pedig mindkét ország eléri, hogy egymás területén – mintegy hídfőállásként – stratégiai jelentőségű raktározó és elosztó centrumot üzemeltethet a lehetséges legnagyobb kedvezményvel.

A záhonyi hídfőn az a ZTF Kft. működteti a vállalalkozási övezetet, amelynek 51 százalékban a Regionális Fejlesztési Holding (RFH), 46 százalékban a MEH és 3 százalékban a

MÁV tulajdonosa. (Jelenleg a fejlesztésben érintett mintegy 15 hektáros terület és a raktárak felett a MÁV rendelkezik, így a projektbe történő bevonás nyomán a MÁV tulajdonhányada emelkedik.)

Később mintegy 30 hektáron épülhet ki a centrum. A 60-70 ezer négyzetméteres raktárbázis és a körülötte létrejövő infrastruktúra-rendszer pedig az ide érkező termékek hosszabb távú raktározását, levámoltatását, illetve a tőzsdeszerű kereskedést teszi lehetővé.

A multimodális központban először lehetővé válik a széles- és normál nyomtávú vasúti, valamint a Záhony határátmenetben megépülő M3-as autópályán keresztül a közúti áru fuvarozás összekapcsolása, majd a Tisza logisztikai hasznosítása révén a víziúttal bővül a szállítói-fuvarozói lehetőség. A 8-10 millió forintos költségkeretből elsőként megvalósuló fejlesztési ütemet a később bevont új területeken termelőüzemek építésével kívánják folytatni a beruházók, akik európai uniós pályázati pénzek és pénzügyi befektetések bevonását is tervezik.

A TLH alapítói Oroszországban is létrehozhatnak egy részvénytársaságot és egy, a magyarországihoz hasonló logisztikai centrumot. Az így kiépített logisztikai hídon keresztül pedig mind a magyar áruk az eddiginél lényegesen könnyebben és biztonságosabban juthatnak el a FÁK-országok piacaira, mind pedig az orosz és távol-keleti tranzit küldemények juthatnak be az elosztó központként működő Záhonyon keresztül az Európai Unióba.

A Páneurópai V. Folyosón tervezett projekt gyors megvalósulását jelentősen segítette, hogy az 1994-98 között megkezdett és mintegy négy éves szünet után folytatott tárgyalások Medgyessy Péter miniszterelnök és Putyin elnök moszkvai találkozásának önálló napirendi pontjává válva a legmagasabb szintre kerültek. S az államfői-kormányfői találkozók folytatásaként, várhatóan már ugyancsak önálló tárgyalási pontként kerülnek napirendre szeptember végén az Orosz Vasutak (OAO Rosszijszkaja Zseleznyije Darogi – RZSD) elnöke, Gennagyij Fagyjev magyarországi látogatásán is – hangsúlyozta Bajor Tibor főtanácsadó.

G. Szűcs László



DDSG-Cargo Wien GmbH A Mahart-flotta új tulajdonosa

Az évek óta veszteséges Mahart Duna-Cargo Kft. 99,93 százalékos üzletrészét és vele együtt a Mahart teherszállító flottáját az osztrák DDSG-Cargo vásárolta meg. Az ÁPV Rt. Igazgatósága július 22-i ülésén hirdette ki, hogy a pályázat győztese (a Bavaria Schiffarts und Spedition AG-t, valamint a Plimsoll Kft. és a Masped Rail Kft. konzorciumát megelőzve) a német tulajdonú osztrák cég, a DDSG-Cargo Wien GmbH lett 1,063 milliárd forintos ajánlatával. A pályázó kötelezettséget vállalt arra, hogy egy éven belül – a vagonkezelő által előírt mérték felett – 1,2 milliárd forinttal emeli meg a megvásárolt társaság törzstőkéjét.

A tavaly 485 millió forint veszteséggel zárt Duna-Cargo új tulajdonosának a tőkeemelés mellett a flotta korszerűsítéséről, a gazdálkodás javításáról, a cég teljesítményének növeléséről is gondoskodnia kell. Mindez áldozatokkal jár: a létszám durván egyharmadát várhatóan leépítik, elsősorban a külföldi képviselőknél.

Az első dunai gőzhajózási társaságot, a DDSG-t (Donau Dampschiff Gessellschaft – Duna Gőzhajózási Társaság) 1829-ben, még a monarchia idejében alapították, s kezdetben egyedül uralta a nemzetközi folyami hajózást. Amikor a Mahart elődje, a Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság 1895-ben megalakult, a honi cég a magyar államtól kapott kedvezmények révén megszerezte az al-dunai forgalom egyötödét a DDSG-től.

1991-ben a DDSG-n belül elkülönítették a teher- és a személyszállítási területet, majd a teherszállítási ágazatot privatizálták DDSG-Cargo néven: a tulajdonos a német Stinnes vállalatbirodalom lett. 1997-ben tőlük vásárolta meg a regensburgi székhelyű német Gerhard Meier AG a társaságot. Az új tulajdonos fellendülést hozott a cégnek: az osztrák piaci részesedésük 20 százalékos, s az ausztriai Duna-szakaszon vezető szerepet töltenek be. Flottájuk – amely az Északi-tengertől a Fekete-tengerig bevethető – 160 úszó egységből áll, összteherbíró képességük eléri a 230 ezer tonnát. Nyugat- és Közép-Európa vezető folyami teherszállító társaságaként folyamatosan fejlődnek: hajóik motorjait újakra cserélték, növelték egyes kiválasztott hajóik terhelhetőségét, s dolgoznak tematikai és helymeghatározó rendszerük kiépítésén is. ISO-tanúsítványuk mellett munkatársaikat rendszeresen továbbképzik.

Bárány Tibor

Vízlépcső: lenni, vagy nem lenni?

Az utóbbi időben – nagyobb részben a Szigetköz egyre fokozódó kiszáradásának, valamint az újból feléledő magyar-szlovák tárgyalásoknak, kisebb részben a tavalyi katasztrofálisan alacsony dunai vízállás által a hajós társaságoknak és a fuvaroztatóknak okozott tetemes veszteségeknek köszönhetően – az írott és elektronikus sajtóban egyaránt ismét felmerült a kérdés: hogyan lehetne visszafordítani a Szigetköz kiszáradását, ill. javítani a magyar Duna szakasz hajózási viszonyait.

Van egy nagyszerű magyar vízépítési szakember: Mosonyi Emil professzor úr, aki világszerte elismert szaktekintély. A nagymarosi vízlépcső tervezése az ő alkotása. Kapott is érte hideget-meleget, holott azóta az élet őt igazolta: nem lehet figyelmen kívül hagyni azt a törvényszerűséget, hogy ha egy folyón felülről kezdik el építeni a vízlépcsőket – lásd Duna -, akkor ezt a folyamatot nem lehet félbehagyni, be kell fejezni. Ennek oka egyszerűen az, hogy a vízlépcső fölött megáll a hordalékszállítás, alatta viszont a szabad vízfolyás a fenék anyagát magával sodorja, ezáltal a meder kimosódik, lesüllyed. Ha a felső vízlépcső alatt nem épül meg a következő, akkor a medersüllyedés következtében a talajvíz szintje is alacsonyabba kerül. Következmény: a környező területek egyre inkább kiszáradnak, lásd Szigetköz. A medersüllyedés másik káros következménye, ha a vízlépcső alatt sziklás, márgás (tehát keményebb) mederszakaszok is találhatóak, ezeket a víz nem tudja megbontani, a többi szakaszon viszont elmossa a sódert, ill. a homokot, ezért a lejjebb süllyedt vízszint miatt a fenti helyeken kisebb lesz a vízmélység, mint másutt. Ez utóbbi jelenség a hajózást sújtja, hiszen az amúgy is egyre csapadék szegényebb időjárás miatt a folyók vízhozama lassan, de biztosan csökken, az ilyen kritikus helyeken pedig az átlagosnál is kevesebb a vízmélység.

Idéje lenne most már beismerni végre azt, amit a szakma régen tud, nevezetesen, hogy a nagymarosi vízlépcső építésének leállítását politikai és nem szakmai döntés volt. A környezetvédők, akik akkor és azóta is mereven ellenzik a tervet, egyszerűen „öngölt rúgtak”.

A Szigetköz most még megmenthető. Ennek környezetvédelmi szempontokon kívül idegenforgalmi hasznát is látná az ország. A hajózás a leginkább környezetbarát szállítási mód, ezért egyáltalán nem mindegy, hogy a közlekedésnek ez a „mostoha gyermeke” mennyire gazdaságosan tud üzemelni, hiszen a hajók hordképességének kihasználása nagyban befolyásolja, hogy profitot, vagy ráfizetést termel-e. Sajnos olyan megnyilvánulásokat is lehetett az elmúlt időszakban a sajtóban olvasni politikusoktól, hogy építsenek olyan hajókat, amelyek sekélyebb merüléssel is nagyobb mennyiségű árut tudnak elszállítani. Az ötlet jó, csupán olyan apróságra nem gondolt az illető, hogy egy új hajó építése több százmillióba kerül, az egész magyar hajópark lecserélése pedig sok milliárdba. Ma viszont ott tartunk, hogy Magyarországon nem megoldott a hitelfinanszírozás még egyetlen hajó esetében sem. Nem szabad megfelelni az árvízvédelmi szempontokról sem. A vízlépcsők tározóinak összehangolt, tervszerű üritésével és fokozatos feltöltésével meg lehet akadályozni a hirtelen levonuló áradások pusztítását. A sokat szidott bösi vízlépcsőnek köszönhetjük, hogy a 2002. augusztusában levonuló hatalmas árhullám nem öntötte el Budapestet.

A megoldás tehát véleményem szerint az egész összetett problémára Nagymaros megépítése lenne. Nem kell mást tenni, csupán körülnézni Ausztriában, ahol a Dunán 10 vízlépcső és erőmű épült, és üzemel minden gond nélkül. Igaz az is, hogy az építés során messzemenőben be kell tartani a környezetvédelmi előírásokat.

Pauza László

A hajózási rovatunk a
Fluvius Kft. szakmai támogatásával készült



Fuwardíjtükör

Az **ARA kikötőkben** rakománykínálat és a fuwardíjak csak részben tartották magukat. A néhány mútrágya, gabona és takarmány rakomány mellett eróművi szenet és montánárut lehetett csökkenő díjak mellett kötni. Egyedül a moseli, neckari és dunai rendeltetésű rakományok fuwardíjai álltak ellen a nyomásnak.

A **Majna-Duna csatornán** néhány pellet, gabona, ócskavas, acél, rönkfa valamint könnyített mennyiségek adták a szűk rakománykínálatot. A fuwardíjak alacsonyak maradtak.

Ausztriában a szabad hajótér nyomást gyakorolt a piacra, mely Szlovákiából és Magyarországról is jelentkezett. A mútrágyafuvarozás stagnált, takarmányok és gabonarakományok elvétve akadtak. A fuwardíjak ennek megfelelően csökkentek.

Szlovákiában a spot piac várakozó állásponton maradt. A minden irányból érkező szabad hajóteret nem tudták lekötni. A mútrágya és acél hiányáru maradt, csak projekt rakomány és néhány gabona tétel merült fel. A fuwardíjak a szerződéses szint alatt maradtak.

Magyarországon azok a rakományok alakították a képet, amelyeket a szerződések ellenére nem raktak be. A nagy várakozások ellenére az EU-belépés miatt a rakománykínálat csökkent. Némi acél, napraforgó, kukorica és repce leginkább kis tételekben került berakásra alacsony fuwardíjak mellett.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Mannheim	Oberrhein	Ausztria	Szlovákia	Magyarország
ARA kikötők	–	5,10	6,75	14,50	17,50	20,00
Mannheim	4,10	–	3,40	11,00	14,50	–
Oberrhein	4,25	2,00	–	–	–	–
Ausztria	13,50	10,00	14,00	–	4,00	5,50
Szlovákia	17,00	13,50	16,50	–	–	4,25
Magyarország	20,00	19,00	20,50	7,00	4,75	–

A fuwardíjtükör csak tendenciákat mutat. Hosszú távú együttműködés, házi vagy külön-megállapodások nem összehasonlíthatók az itt közölt adatokkal. A díjtételek az adott reláció legávolabbi 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.

TIR Biztosító Egyesület

10 éve a fuvarozók szolgálatában

Jelentős eredményeket ért el a TIR Biztosító Egyesület az utóbbi években, noha egyáltalán nem volt könnyű dolga. A cég 2003 decemberében volt tíz esztendő, s kemény csaták, a létért folyó küzdelem jellemezte az időszakot. Idén azonban már 1,3 milliárd forint bevételre számítanak, ami több mint a duplája a megelőző év forgalmának.

Gálffy Alice, a tisztán magyar „tulajdonú” TIR Biztosító Egyesület ügyvezető igazgatója, a cég szülőanyja úgy emlékszik vissza az eltelt tíz esztendőre, hogy a számtalan nehézség ellenére sikerült talpon maradni, sőt, gyarapodni, erősödni. A biztosító egyesületet, a TIR igazolványok nemzetközi felhasználói felelősségének csökkentését célzó szakmai biztosítási feladat megoldására alapították 1993 decemberében. A fuvarozó szakma sajátos igénye volt ez, amelynek megoldását akkor egyetlen biztosítótársaság sem vállalta. A nemzetközi gyakorlatban régóta létező forma, hogy szűk kört érintő speciális biztosítási feladatokat nonprofit alapon működő biztosító egyesületek látnak el. A TIR ezt akarta megvalósítani hazánkban is, de gyakran ellenállásba ütköztek.

A nemzetközi és belföldi fuvarozási és szállítmányozási tevékenység folyamatos változása újabb biztosítási igények megjelenését, illetve a már meglévőket erősödését eredményezte. Ezeknek a kihívásoknak ment elébe az egyesület, amely több olyan szolgáltatást vezetett be – áru fuvarozói felelősségbiztosítás, CMR árukár biztosítás, külföldi betegség és balesetbiztosítás –, amelyeket a mai napig művelnek. Megjelentek a nemzetközi és belföldi szállítmánybiztosítással és a szállítmányozói felelősségbiztosítással, amelyek iránt évek óta nagy az érdeklődés. Szinte nincsen olyan különleges igény, amelyre ne lehetne egyedi szerződést kötni. Annak ellenére, hogy évek óta élnek a különféle biztosításokkal, sok fuvarozó számára nem egyértelmű, mi a különbség az áru fuvarozói felelősségbiztosítás és a szállítmánybiztosítások között. Pedig felelősségbiztosítások csak abban az esetben jelentenek védelmet, ha a fuvarozást vagy szállítmányozást végző „hibájára” visszavezethető az okozott kár, s még akkor is

csupán az áru értékétől legtöbbször független összeghatárig. A szállítmánybiztosítások mindegyike az árura, annak értékére szól, így teljesebb biztonságot jelent a megbízó számára.

Gálffy Alice a jelennel kapcsolatban szívesen beszél arról, hogy – főleg az utóbbi néhány esztendőben – milyen fejlődést ért el a cég. Három évvel ezelőtt még mindössze körülbelül 2500 tagjuk volt, most pedig már 7000. A tavalyi bevételük 570 millió forint volt, idén pedig ennek a duplájára, 1,3 milliárdra számítanak.

A TIR olyan termékekkel jelent meg a piacon, amelyek egyértelműen jó fogadtatásra találtak. Különösen az áru fuvarozók körében arattak sikert, hiszen az utóbbi két esztendőben a duplájára nőtt a forgalom ezen a téren. Jelenleg a piacon levő fuvarozók negyede kötött szerződést a TIR Biztosító Egyesületnél, ami jelentős szám, de még akad tennivaló. Elsősorban a kötelező felelősségbiztosítás és a casco szerződések száma emelkedett. A casco biztosítások nagy részét lakossági ügyfelek kötötték, de egyre több azon magánszemélyek száma, akik felelősségbiztosításukat is itt kötik meg. Az egyesület új szolgáltatása az úgynevezett többes ügynöki tevékenység, ami azt jelenti, hogy az egyesületnél nem lévő biztosítási szerződés megköthető más biztosító termékére. Magyarországon csupán két biztosítótársaság rendelkezik ilyen engedéllyel, s ezek egyike a TIR. Ez azért előnyös a fuvarozóknak, mert egy helyen mindenféle biztosítást megköthetnek. Megfigyelhető, hogy az ügyfelek meglehetősen díjérzékenyek, ezért az egyesület nagy hangsúlyt fektet az ideális árak kialakítására. Az év végi díjváltozáskor sokan váltottak biztosítót, s ez kedvezett a TIR-nek. Bizonyos szegmensekben máris a legjobbak, a legkedvezőbb árakat kínálják. A belföldi és a nemzetközi

zi kárrendezésben jó eredményekkel büszkélkedhetnek. A károkat rövid határidővel, bürokráciamentesen rendezik, ami szintén versenyelőnyt jelent a magyar piacon. Nem véletlen, hogy az ügyfelek részéről nem érkezett panasz a cég ellen.

Az egyesület a közeljövőben a kis- és középvállalkozók vagyonszámításai csomagját állítja össze, mivel ők érzik a legnagyobb szükségét annak, hogy testre szabott biztosításokkal rendelkezzenek. A TIR ipartestületekkel és kamarákkal is jó kapcsolatban áll, amelyeknek jelentős szerepük van abban, hogy az egyesület díjbevétele folyamatosan nő. A TIR újdonságai között található, hogy a kishajókra és a kisvasutakra is biztosítást fognak kötni. Úgy vélik, egy jó konstrukcióval sok ügyfelet tudnának megnyerni. A casco terén is újdonságokkal rukkolnának elő: például olyan kedvező csomagot állítanak össze a kötelező mellé, amely csak az üvegtörésre lenne érvényes. Idén tervezik bevezetni a 24 órás segélyszolgálat nyújtását kamionok, személygépkocsik részére, aminek keretében például elvontatnák, elszállítanák az elromlott járművet.

Gálffy Alice az Európai Unió-hoz való csatlakozás kapcsán megemlíti, hogy igazából még nem változott meg a piac, bár már lehetőség van a határon átnyúló szolgáltatások nyújtására. Új külföldi biztosítótársaságok még eddig nem jelentek meg Magyarországon, noha korábban többen azt jósolták, hogy a külföldi piaci szereplők színre lépésével élesedik majd a hazai verseny. A szlovák biztosítók sem jöttek Magyarországra olcsó kötelező biztosítással, pedig megjelenésüket néhányan biztosra vették. Az azonban érzékelhető, hogy a hazai biztosítók körében egyre komolyabb az érdeklődés az együttműködés iránt. A jogszabályok terén az új Biztosítási Törvény és az új kötelező gépjármű felelősségbiztosítási rendelet jelent sok tennivalót a szakma számára. A csatlakozás után újdonság, hogy a biztosítási ügynököknek is végzettséget kell szerezniük. Ez az érettségi után egy legalább két féléves szakiskola elvégzését jelenti.

Csarnai Attila

Burkolaterősítés, hídfelújítás, önkormányzati támogatás

Útfejlesztések csökkenő keretből



Csordás Csaba, az UKIG igazgatója

A kormány közútfejlesztési programjának kézen tartása – az autópályák kivételével – az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) feladata. Emellett ez a költségvetési szerv végzi a közútkezelő közhasznú társaságokkal kapcsolatos döntés-előkészítést, valamint az Útfenntartási és -fejlesztési céllelőirányzat (Úfce) központi kezelését. A döntési mechanizmusban és a végrehajtásban logikus rendben felépített üti szervezettek között az UKIG a megrendelője az állami beruházásoknak, amelyeknek igazodniuk kell a gyorsforgalmi úthálózathoz.

Az igazgatóság leglátványosabb tevékenységét – az Úfce felhasználását – még egy 1999-ben keltezett miniszteri rendelet szabályozza. Ez kimondja, hogy a céllelőirányzat – az autópályák, az autótutak és azok műtárgyai kivételével – az országos közutak üzemeltetését, fenntartását és fejlesztését szolgálja. A kiadásokra a központi költségvetésből nyújtott állami támogatás, a központosított bevételek (túlsúlydíj, belföldi és külföldi gépjárműadó), a céllelőirányzat rendeltetésének megfelelő felhasználásra átvett pénzeszköz és az egyéb, elszámolásokból adódó bevételek nyújtanak fedezetet – erről, és a 2004-ben induló közúti közlekedési beruházásokról számolt be a közelmúltban Csordás Csaba, az UKIG igazgatója.

A céllelőirányzatot terhelő kiadások megoszlanak. Az országos közutak – ideértve azok műtárgyait és tartozékait is – fejlesztésére, ezen belül a területbiztosítást, a tervezés és az előkészítést is magába foglaló új út-, hídfelújításokra és kapacitásbővítő út-, hídfelújítási munkákra, az országos közutak fenntartására, (ezen belül burkolatmegerősítésekre), út-, hídfelújítási munkákra, kapacitásbővítést nem eredményező út-, hídfelújítási munkákra, az országos közutak üzemeltetésére, karbantartására, a közútkezelők működési feltételeinek biztosítására.

A céllelőirányzat támogatási és saját bevételi előirányzatai összegének legfeljebb két százaléka a kerékpártutak építésének támogatására, továbbá a céllelőirányzat állami támogatásának legfeljebb négy százaléka a helyi közutak országos közutakhoz csatlakozó, azt tehermentesítő utak, lejárók, járdák, továbbá a települési önkormányzatok kezdeményezése és részvétele mellett a településeket összekötő vagy bekötőtutak építésének és fejlesztésének támogatására használható fel.

Az idei költségvetési esztendőben hozott megtakarítási intézkedések miatt az Útfenntartási és -fejlesztési céllelőirányzat lényegesen alacsonyabb támogatást és finanszírozást tesz lehetővé, mint az előző évben. Már a 2003. évi előirányzata is csak 55,7 milliárd forint volt, amely közel 30 százalékkal kevesebb, mint az 2002. évi előirányzat. Ez a korlát rendkívül feszes gaz-

dálkodást igényelt, amelyet csak úgy valósíthat meg, hogy mind az üzemeltetés, fenntartás, mind a fejlesztés feladatainak egy része csak a következő év, illetve évek Úfce kereteinek terhére történhet meg. Ez jelentősen determinálta a 2004. évet is.

Idén 71 milliárd forintot szán a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium az országos közúthálózat fejlesztésére, fenntartására és üzemeltetésére. A 2004. évi költségvetéséről és az államháztartás hároméves kereteiről szóló törvény az Úfce költségvetési támogatási bevételeit 86 482,8 milliárd forintban határozta meg. Ebből a kormányhatározat 3400,0 milliárd forintot, a legutóbbi takarékosági intézkedés pedig 12 617,5 milliárd forintot zárolt. Így az országos közúthálózat fejlesztésére, fenntartására és üzemeltetésére 2004-ben 71 165,3 milliárd forintot lehet fordítani Úfce-keretből.

A csökkentett lehetőségek mellett is alapvető célkitűzésnek tekintik:

- a közúti forgalom biztonságának fenntartásához szükséges üzemeltetési és karbantartási feladatok ellátását;
- a folyamatban lévő beruházások, rekonstrukció tervezett ütem szerinti megvalósítását;

- az EU-s és az EIB-vel kötött kölcsönegyezmény keretében megvalósuló projektekhez a saját források biztosítását;

- a megyei fejlesztési programok keretében 2004. évi indításra tervezett fejlesztések megkezdését;

- az önkormányzati pályázati rendszer folytatását;

- az előzőekben jelzett fejlesztési programok megalapozásához szükséges tervezési, terület-előkészítési feladatok végrehajtását;

- az országos közúthálózaton a közúti forgalom biztonságával összefüggő út-, hídfelújítási munkák elvégzését.

Az üzemeltetésre és karbantartásra előirányzott 26,1 milliárd forint biztosítja a legszükségesebb feladatok végrehajtását. A folyamatban lévő fejlesztések és rekonstrukciók összege 16,6 milliárd forint. A beruházásokra, rekonstrukciókra az EU-s és EIB-s projektek elindítására, ezek előkészítésére rendelkezésre álló előirányzatok biztosítják a folyamatban lévő munkák tervezett ütem szerinti megvalósítását.

A tervek szerint 2004-ben induló 53 beruházás közül 42 elindításához van meg a fedezet, ezeknek a munkáknak a megvalósítására 9,7 milliárd forint jut

az Úfceből (3,8 milliárd forint jogcím, 3,5 milliárd forint EIB, 2,4 milliárd forint PHARE). A Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program (KIOP) keretében megvalósuló munkákra további mintegy 6,65 milliárd forint áll rendelkezésre. Az önkormányzati pályázati rendszer folytatódik, azonban a finanszírozás egy része átutemelésére kerül.

A meglévő úthálózat felújítására a szükségletektől lényegesen elmaradó előirányzatok biztosíthatók, ezért elkerülhetetlen, hogy a legszükségesebb útfelújítási feladatok ellátása a következő évi pénzügyi lehetőségek terhére történjen meg.

A felgyorsuló ISPA-program keretében további EU-s források bevonásával 2004-ben mintegy 130 kilométer burkolat 11,5 tonnára történő megerősítésére kerül sor a 3-as számú főúton Nyékládháza és az országhatár között, valamint a 35-ös számú főúton Polgár és Debrecen között. Előkészítés alatt van a 2-es, a 6-os (Budapest–Szekszárd), az 56-os (Szekszárd–Udvar), a 42-es (Berettyóújfalu–Ártánd), a 47-es (Debrecen–Berettyóújfalu) számú főutak ISPA-támogatásból történő megvalósítása is.

R. J.

ÚJ IDŐPONTBAN!

Navigátor kispályás labdarúgótorna

A résztvevő csapatok kérésére későbbi időpontra helyezte át a szállítmányozó és fuvarozó cégek részére szervezett kispályás labdarúgóturnát a Mobil Sport Kft.

Új időpont: 2004. szeptember 11.

Helyszín: Tungram SC Sporttelep (Budapest IV., Tábor utca).

Részletes felvilágosítás és nevezés

a 451-4823, vagy a (20) 952-9168-as telefonszámon,

illetve a

mobilsport@vallisrt.hu e-mail címen.

Útfejlesztések, beruházások megyénként (gyorsforgalmi utak kivételével)

Baranya megye

6-os számú főút
Pécs DNy-i elkerülése (III. ütem)
58-as számú főút
Harkány elkerülés

Békés megye

4232-es jelű összekötő út
Körösladány–Gyomaendrőd korszerősítése (II. ütem)

Békés megye

4231-es jelű összekötő út
Dévaványa–Gyomaendrőd korszerősítése

44149-es jelű

Békéssámsoni bekötőút

44-es számú főút

Békéscsaba elkerülés (II. ütem)

47-es számú főút

Orosháza elkerülés (III–IV. ütem)

44-es számú főút

Kondoros–Békéscsaba rehabilitációja (100,0–119,1 km)

Borsod-Abaúj-Zemplén megye

M30-as autópálya–Bosch miskolci telephely összekötése

3313-as számú út

Tiszaújváros–M3-as autópálya összekötése (rekonstrukció)

3313-as számú út

Oszlár, Tiszapalkonya elkerülő szakasz (Tiszaújváros–M3-as autópálya összekötése)

Csongrád megye

Szeged Ny-i elkerülő út (I–II. ütem)

Fejér megye

8-as számú főút

Csór elkerülése

Győr-Moson-Sopron megye

84-es számú főút

Sopron elkerülő

Hajdú-Bihar megye

Hajdúsámson–Martinka összekötő út

3501-es jelű összekötő út

Polgár–Hajdúnánás összekötő út (10,7–14,2 és 15,5–17,7 km szakaszok) – burkolaterősítések

3501-es jelű összekötő út

Polgár–Hajdúnánás összekötő út (5,6–9,4 km) felújítása

Heves megye

M3-as autópálya–32-es számú főút között

Hatvan elkerülése

Jász-Nagykun-Szolnok megye

31–32-es számú főút

Jászberény elkerülése (I. ütem)

4-es számú főút

Négysávosítás Törökszentmiklós és

Szapárfalu között

4-es számú főút

Szent István híd felújítása

44–4633-as jelű utak

Csomópont átépítése (Kunszentmárton határa)

Komárom-Esztergom megye

8119-es jelű összekötő út

Tata és Környe közötti összekötő út korszerősítése.

Az Útfenntartási és fejlesztési célelőirányzat jogcímenkénti bontásban

Az adatok bruttó millió Ft-ban

Kiadások	2003. évi tényleges teljesítés	2004. évi 83 782,8 millió Ft-os tervjavaslat (januári)	Megszorítások miatti csökkentés	2004. évi tervjavaslat (összes zárolás után)
Működési célú kiadások:				
Út-hídüzemeltetés	18 507,3	18 300,0	-700,0	17 600,0
Út-hídkarbantartás	8 262,8	11 700,0	-3 200,0	8 500,0
Ütügyi műszaki gazdasági szolgáltatás	616,7	717,5	-117,5	600,0
Célelőirányzat működési költségei	1 120,0	1 225,0	-95,6	1 129,4
Egyéb kiadások	2 006,5	740,5	-	740,5
Összesen:	30 513,3	32 683,0	-4 113,1	28 569,9
Intézményi beruházási kiadások:				
Út-hídrekonstrukció	6 520,8	12 400,0	-1 200,0	11 200,0
Új út-hídépítés összesen	7 800,6	11 200,0	-2 000,0	9 200,0
Tervezés, előkészítés	2 490,5	4 249,0	-622,0	3 627,0
EIB-hitellel megvalósuló munkák	-	4 685,0	-1 185,0	3 500,0
Kiemelt beruházások	-	1 283,0	-167,0	1 450,0
KIOP-projektek saját (ÚFCE) rész	-	-	-	-
ROP-projektek saját (ÚFCE0 rész	-	172,0	-	172,0
PHARE-projektek önrésze	-	2 375,0	-	2 375,0
Fedezetigazolás, megállapodás vállalása	-	382,0	-	382,0
M7 díjasítással összefüggő fejlesztések	-	550,0	-	550,0
Összesen:	16 811,9	37 296,0	-4 840,0	32 456,0
Egyéb felhalmozási kiadások:				
Út-hídfelújítás	7 129,0	7 203,8	-1 993,7	5 210,1
Területbiztosítás	1 416,7	4 485,0	-985,0	3 500,0
Önkormányzatok támogatása	2 708,6	2 015,0	-614,5	1 400,5
Alapítói forrásjuttatás	62,0	100,0	-71,2	28,8
Összesen:	11 317,2	13 803,8	-3 664,4	10 139,4
Mindösszesen:	58 642,4	83 782,8	-12 617,5	71 165,3

Dr. Veres Lajos: Közlekedési rendszerek a regionális fejlesztésben

Alapmű a közlekedési szakembereknek



Új könyvvel gyarapodott a Magyar Közlekedési Kiadó Kft. szakkönyvcsaládja. Dr. Veres Lajos (képünkön) repülőmérnökként kezdte pályafutását, de napjainkban már elsősorban a regionális fejlesztés közgazdasági kérdéseivel foglalkozik. Ezek ismeretében érthető, hogy nem is választhatott más témát doktori disszertációjának, mint a közlekedés és a regionális fejlesztés összekapcsolódását. A 2003-ban megvédett dolgozat a maga nemében alapmű a szakmában, ezért vállalta kiadónk, hogy a disszertációt – a szerző megbízásából – könyv formájában megjelenteti. Ezt az alkalmat ragadtuk meg, hogy a szerzővel szakmai múltjáról és jövőbeni terveiről beszéljünk.

Dr. Veres Lajos egyetemi tanulmányait a Kijevi Polgári Repülőmérnöki Egyetemen 1977-ben végezte. Ezt követően a Pestvidéki Gépgyárban dolgozott a MIG-21 repülőgépek javítóbázisán. Műszaki pályafutása során elismert sárkányhajtómű technológus, majd a berepülések műszaki irányítója volt.

A közlekedési-gazdasági mérnöki másoddiploma megszerzését követően érdeklődésében egyre inkább előtérbe kerültek a közgazdasági, illetve a gazdaságpolitikai kérdések. Ennek megfelelően 1989-től kereskedelmi bankokban és pénzügyi tanácsadó cégeknél dolgozott vezető beosztásban.

A 80-as évek végén egyik alapítója volt a Régió Invest tanácsadó cégnek, és társaival együtt meg volt arról győződve, hogy gyorsan elindul Magyarországon a regionális fejlesztés. Bár erre még éveket várni kellett, 1993-tól kezdődően aktív szerepet vállal a kistérségi területfejlesztési társulások megalakításában, majd pedig a komplex kistérségi fejlesztési koncepciók és programok kidolgozásában.

Ezekben a munkákban már jelenlegi cége elődjének, a Hazai Térségfejlesztő Kft.-nek alapítója és többségi tulajdonosaként vett részt. A cég 2000. decemberében alakult át részvénytársasággá, s a 94 millió forintos törzstőkéjét a közelmúltban emelték fel 200 millió forintra – ebből 25 százalék plusz 1 plakettnyi részt egy új tulajdonos, a Regionális Fejlesztési Holding birtokol.

A megbízások túlnyomó többségét a területfejlesztési, környezetvédelmi és energiagazdálkodási – ezen belül a megújuló energiák – projektek teszik ki. A 15 főállású alkalmazott mellett több mint 100 állandó szakértő biztosítja a szakmailag megalapozott, precíz munkát.

Legfőbb partnereik az önkormányzatok, térségi társulások, komoly referenciákkal rendelkeznek Pest megye déli részén, Szolnok, Heves, Szabolcs, Békés és Bács-Kiskun Megyében, valamint a vasi, győri, veszprémi, komáromi és baranyai térségben. Közreműködtek számos ipari park megvalósításában, több beruházás lebonyolításának menedzselésében.

Hazánk EU-csatlakozása a Hazai Térségfejlesztő Rt. számára is új távlatokat nyitott. Már korábban is volt néhány sikeres pályázat, amit közvetlenül Brüsszelben nyújtottak be, most viszont egy értékében is jelentős projektet sikerült megnyerniük. Az elektronikus hulladékkezelésre kiírt „Life” környezetvédelmi pályázat értéke 1,5 millió euró és a nyertes konzorcium vezetője a Hazai Térségfejlesztő Rt. Ezek után nem tűnik illúzióknak, hogy a tavalyi 90 millió forintos árbevétel után idén 150 millió forintot tervez a menedzsment.

Az elnök-vezérigazgató közlekedésmérnöki múltjából is akad néhány munkája a Hazai Térségfejlesztőnek. Az önkormányzatok megbízásából elsősorban vidéki repülőterek fejlesztéséről készítettek tanulmányokat, javaslatokat. A két nemzetközileg is elismert repülőter, Debrecen és Sármellék jövőjét az elkészült dokumentumok is alátámasztják, de a fejlesztési források hiánya miatt egyelőre ezek megvalósítása még késlekedik.

Az utóbbi időben több más vidéki repülőtérrel is jelentkeztek olyan igényekkel, amely magában hordozza a regionális központtá válást. A szakember szerint féltő, hogy a hirtelen jött sok kezdeményezés méginkább szétforgácsolja a pénzügyi forrásokat.

Dr. Veres Lajos nagy figyelmet fordít az elméleti ismeretek gyakorlati alkalmazásának elősegítésére a területfejlesztésben. Több országos szakmai tudományos konferencia patrónusa, előadója volt. A Ph.D. doktori fokozatot 2003-ban szerezte meg, a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kara regionális politika és -gazdaságtan szakán.

Szakmai tevékenységeinek középpontjában a térségi fejlesztések megalapozása és ehhez a hazai, EU források mind nagyobb arányú bevonásának elősegítése áll. Szakmai érdeklődésének fő irányai a stratégiai tervezés, a közlekedési rendszerek területi tervezése, a fenntartható fejlődés követelményei.

Jól tükröződik

mindez a most, könyv formájában megjelent doktori értekezésében is. „Magyarország közlekedéséről a koncipiáló szakemberek és a döntéshozó politikusok főként ágazati szemlélettel gondolkodnak, és a területiség inkább csak nemzetközi viszonylatokban, illetve uniós szinten jelenik meg. Ugyan már szinte szlogengyakorisággal minden fórumon elhangzik közhelyszerűen annak tudatosítása, hogy a közösségi politika fő területi egysége, illetve szereplője a régió (a „régiók Európáját” építjük), kevés szó esik a hazai régiók közlekedéséről, azok jellegzetességéről és még kevesebb a regionális közlekedés kritériumrendszeréről.” – írja



Dr. Veres Lajos

Közlekedési rendszerek a regionális fejlesztési stratégiában

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KIADÓ

előszavában Dr. Erdősi Ferenc professzor, egyetemi tanár. – „E könyv éppen e hiány felszámolásához ad értékes segítséget. Szerzője úttörő munkát végzett a tekintetben, hogy e témáról korábban inkább csak konvencionális közhelyeknek, prekoncepcióknak helyet adó, egy tényezőre, vagy gyenge kifejezőerejű sematikus mutatókra alapozó, elnagyolt megállapításokat tartalmazó publikációkkal szemben a kérdéskörrel nemcsak részletesebben, de elmélyültebben, emellett egzaktabb módszereket alkalmazva foglalkozik.”

F. Takács István

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.



FeroRota

www.superlastminute.hu
Utazás + élmény + szerelem
 Regisztrációdnál az NG 08 kódot használd és már utazhatsz is!

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



Légi, tengeri, közúti
szállítványozási és logisztikai
szolgáltatások világszerte



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

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

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



HUNGARIAN FREIGHT FORWARDERS' DIRECTORY



**SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI
KÉZIKÖNYV
2003**

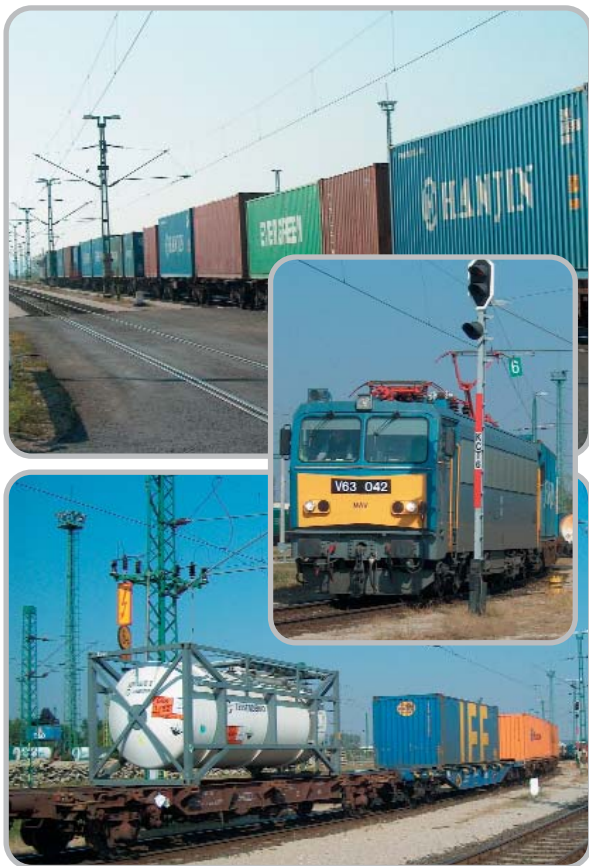
MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KIADÓ

Szállítványozási Kézikönyv

2004–2005

– megújulva ismét
megjelenik

Információ:
F. Takács István
303-93-91



„Pannoncont, az európai hálózattal rendelkező operátor – magyarországi képviselője”
Az Önök gyors és hatékony intermodális szolgáltató partnere

Internet alapú lehetőségek:

- helyfoglalás
- könyvelés
- futásfelügyelet/követés
- Európa 160 terminálja közötti közvetlen irányvonati összeköttetés
- Logisztikai és szolgáltatói tanácsadás

Mi itthon – otthon vagyunk, a „többi” pedig elérhető anyavállalatunkon keresztül:

www.icfonline.com

Vasúti kíséretlen kombináltfuvarozás, az Intercontainer-Interfrigo S.A. magyarországi ügynöke – a Pannoncont Kft.

pannoncont

1037 Budapest,
Montevideo u. 4.
1300 Budapest, Pf.: 149.
Tel.: 430-3040
Fax: 436-7980

Email: info@pannoncont.hu
www.pannoncont.hu

emex TRANSEMEX

EMEX NEMZETKÖZI SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI KFT.
BUDAPEST, HUNGARY TELEFON: +36 1 425-6000 FAX: +36 1 425-6001
E-MAIL: transemex@transemex.hu



THE EXPERT IN AIR CARGO
BETWEEN ASIA AND EUROPE.

The fastest route between Europe and the Far East goes through Finland.

At the Finnair Cargo Center we offer you an advanced cargo handling system, flexible service and professional personnel.

⇒ **By way of the Helsinki Gateway, your cargo can reach your customer even faster than on a direct flight.**

Contact your local Finnair Cargo dealer. www.finnair.com/cargo

FINNAIR 
CARGO



A legújabb célállomás: Christchurch

Az Emirates légitársaság gépei már heti hat alkalommal szállnak le Christchurch repülőtérén. Heti 21 aucklandi járatunkkal együtt egy héten 27 alkalommal repülünk Új-Zélandra. Világméretű hálózatunk több mint 75 célállomást foglal magába Európa, Ázsia, a Távol Kelet, Afrika, a Közel Kelet, Ausztrália, Új-Zéland, Amerika és a világ egyéb távoli területeit kötve össze. Mi segítünk megvalósítani üzleti céljait. **Velünk tegye meg az els 6 lépést!**

Dubai - Christchurch			Christchurch - Dubai		
Nap	Indulás	Érkezés	Nap	Indulás	Érkezés
h., k., sze., cs., p., szo.	1010	1230*	k., sze., cs., p., szo., v.	1805	0540*

*6 óra nap

Érvényes: 2004 aug. 15-től


Emirates
SkyCargo

www.sky-cargo.com

További részletek iránt érdeklődjön a helyi szállítványozónál, vagy kérdezze az Emirates SkyCargo-t a 361 235 7858 számon.