

NAVIGÁTOR



REWICO

Jubileum
Pesten

15. oldal



DELTASPED

1500 fuvarral
kezdtek

22. oldal



DHE

Változó
paritások

25. oldal



Kemenesi Zoltán,
a BILK Kombiterminál
vezérigazgatója

BILK A KELET-NYUGATI FORDÍTÓKORONG

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



BILK

KOMBITERMINÁL



ROLA-Terminál Konténer Terminál Komplex kiszolgálás Vám

122. szám

Ára: 560 Ft



Osram Truckstar. 100%-kal több fény, 100%-kal hosszabb élettartam.



Az Osram Truckstar 24 V fényvévekkel hagyja le a versenytársakat: új izzószál-technológiájának köszönhetően nagyobb a fényteljesítménye és hosszabb az élettartama. Válassza az Osram Truckstar 24 V izzókat, így a rakomány még nagyobb biztonsággal érkezik meg, és a költségek is csökkennek, hiszen az izzókat ritkábban kell majd cserélni. Lenyűgöző fényforrásainkról bővebb információkat az autoizzo@osram.hu címen kaphat.

A VILÁG ÚJ FÉNYBEN

OSRAM





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

NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVAROZÓK LAPJA

Főszerkesztő:

Kiss Pál

Lapszerkesztő:

Bárány Tibor

Kiss Györgyi

Szerkesztőség:

Csarnai Attila

Erdélyi László

Fehér György

Kiss Anikó

Rákos József

Varga Violetta

Szerkesztőbizottság:

Bognár Zsolt

Gelencsér Kálmán

Horváth Zsolt Caba

Kiss Gyula

Ötvös Nándor (lapalapító)

Szilvási Bertalan

Torma Imre

Dr. Tóth Lajos

Varga Zoltán

Kiadja

a Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

Felelős kiadó:

Kiss Pál

vezérigazgató

Lapigazgató:

F. Takács István

European
Transport
Press
ETP

A Magyar Közlekedési Kiadó tagja
az ETP kiadói csoportnak

Nyomdai előkészítés: Sprint Kft.

Design: www.consulex.hu

Nyomda: CEP Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Solti György vezérigazgató

HU- ISSN 1216-7142
122. megjelenés

A tartalomból**KRÓNIKA**

Waberer's ösztöndíjak 7

CÍMLAPSZTORI

Kemenesi Zoltán 8

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

FIATA 11

Hungaroweiss 13

REWICO 15

BIRKART 16

delacher+co Kft. 18

Portolan 19

LANDO 20

DeltaSped 22

Chapman Freeborn 24

DHL 25

GE-eszköz 26

Konferencia 27

HORIZONT

Antal Attila

az osztályelnök 28

Európai Unió

Jacques Barrot 29

LOGISZTIKA

LCP-hajó 32

HAJÓZÁS

Hajózási emléknep 33

A gázolaj 33

Fuvardíjtükör 34

Rotterdami kikötő 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., Transforwarding 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



Iszak Tibor:

A szállítmányozás jövőképe

A szállítmányozás közbülső helyzete az árutulajdonosok és a fuvarozók között korábban is megkövetelte a speditőrök rugalmasságát, idomulását a változásokhoz. Ha a legnagyobb hazai „szállítmányozókat” tömörítő érdekképviselet szemszögéből nézzük, a kérdést már inkább a szállítmányozás és logisztika jövőképeként kell fölvetni, a logisztika naponta növekvő jelentőségére tekintettel.

A FIATA a múlt hó végén megtartott idei kongresszusán is fontosnak tartotta egy olyan jelmondat kibocsátását, hogy „FIATA the global voice of freight logistics”, amit talán úgy magyarázhatunk, hogy a FIATA az árúk logisztikájának világszerte hallható hangja kíván lenni.

Ha már a FIATA-nál tartunk, milyen üzeneteket küldött a kor logisztikájáról a világkongresszus? A legnagyobb hangsúlyt a mi szakmánk területén az árúk és információk biztonsága kapta. A kongresszus előadásain kiemelték a logisztikai szolgáltatások minőségének és költségtakarékosságának fontosságát. (Ez utóbbi szempontok elsősorban Európában és különösen a vasúti árutovábbításokban kerültek előtérbe.) Az informatikai rendszerek beépülése a logisztikai folyamatokba folytatódik, még nagyobb sebességre kapcsol. A fuvarozó és speditőr örök érdekkonfliktusa új színekkel gazdagodik: a nagy hajós társaságok egyre keményebben lépnek fel a konténer forgalmak megszerzése érdekében, a tengeri és légi árutovábbításnál a biztonsági intézkedésekkel kapcsolatos többletköltségek (surcharge) beszedését a kollégáink csak külön díj ellenében vállalják, stb., A legfontosabb kérdések között foglalkoztak a kongresszuson a világgazdaság régióit és szakmai közösségeit képviselő szervezetek (pl.: EU, CLECAT, FIATA, UIR, ICC, UIRR stb.) közötti együttműködéssel. Talán megbocsátható, ha ebből a körből is kiemeljük a FIATA vasúti munkabizottsága, a CLECAT vasúti közlekedési bizottsága és a kombinált fuvarozás nemzetközi szervezete, az UIRR közötti együttműködés. A vámokkal való együttműködés új szempontokat kapott az amerikai tengeri- és légi biztonsági intézkedésekkel kapcsolatosan, továbbá a megnövekedett EU külső határain. A FIATA továbbra is napirenden tartja, és új eszközökkel igyekszik segíteni a fiatal logisztikusok képzését, különös figyelemmel a fejlődő országok szakképzésének támogatására.

Felvethető a kérdés, mit hoznak a logisztika világában zajló tendenciák a magyar szállítmányozói és logisztikai szolgáltatóknak. A válasz az lehet, hogy része vagyunk ezeknek a folyamatoknak, a változó piaci verseny-feltételek között akarunk helytállni, de a változások az EU és a konkrét magyar gazdasági feltételek által befolyásolt módon érvényesülnek.

2004. május 1. környékének negatív szenzációja az EU export-import lelassulása volt, a teljesen új vámkezelési feladatokra való nem kielégítő felkészülés (főleg rendszer és informatikai problémák következtében). A helyzet azóta konszolidálódott, de bebizonyosodott, hogy a vámkezelések száma Budapestre koncentrálódik és a kellő alap nélkül létrehozott II. típusú vámudvarok életképtelensége. A közösségi közúti áru fuvarozást a piac átstrukturálódása jellemezte. Az új tagországok fuvarozói – élve a liberalizált közösségi engedély lehetőségekkel – dinamikus növekvő kapacitással vesznek részt a forgalomban, a korábbi tagországok közúti fuvarozói pedig szívesebben jönnek az új tagországok piacaira, mert nem kell a vámkezelésekkel kapcsolatos idővesztéseket, stb. elviselni. Ez a folyamat egyelőre a közúti

fuvardíjak csökkenését eredményezte, de nem hosszú időn belül az elérhető díjak és az üzemeltetési költségek (pl.: német autópálya díj, üzemanyag árak, a vezetési idők szigorú korlátozása, stb.) drámai ütközéséhez vezetnek. Ebből, legalábbis az eddigi tapasztalatok szerint, a kevésbé felkészült, kevesebb pénzügyi tartalékkal rendelkező kis fuvarozók kihullása várható. A vasútnál a változások nem ilyen drámaiak, a vasúti pályák szabad rendszere – ahogy az várható volt – műszaki, marketing, érdekvényesítési okokból – egy darabig még nem működik. A tapasztalatok közé tartozik, hogy csökken a közúti fuvarozók érdeklődése a vasúti kombinált forgalom iránt. Ez – legalább környezetvédelmi szempontból – kedvezőtlen tendencia.

Az MSzSz-t is magában foglaló Konföderatív Tanács külön is foglalkozott néhány kérdéssel, amelyeket vámszabályozáshoz kapcsolódóan az EU tagságunk gyakorlata vetett fel. Ilyenek voltak:

- az átmeneti megőrzés kötelező biztosítéka, amelyet időközben PM rendelet rendezett, és ma már ennél a tevékenységénél nem kell biztosítékot nyújtani,

- a megkötés, hogy a közvámraktárakba csak nem közösségi áru tárolható, e probléma az ÁFA raktárak megvalósításával oldódott meg, amelyből az ÁFA-mentesség megtartásával exportálható (a jellemzően mezőgazdasági) áru,

- nem oldódott meg és csak külön szervezéssel, és többletköltségek vállalásával biztosítható a tengeri kikötőkben az EU-ból kilépő export árúk ÁFA elszámoláshoz hiteles dokumentálása; más EU országokban ehhez elégséges az FCR lebélyezett példánya, a mi szállítmányozóinknak továbbra is az EV példányok gyűjtését és hiánytalan visszaszerzését kell megoldani.

A FIATA kongresszusról és az EU-val kapcsolatos tapasztalatokról említett példák, ha mozaikszerűen is, részben már tartalmazza a választ, hogyan képzelhető el a magyar szállítmányozási- logisztikai szolgáltató ipar jövője. Ez az ipar a jövőben is előfeltétele és elősegítője lesz a gazdaság fejlődésének. A mi esetünkben a magyar gazdaság valóságos EU integrációját kiszolgálja. A piaci verseny, a másutt már elért logisztikai színvonal példái, a logisztika beépülésének foka a gyártó technológiákba és kereskedelmi folyamatokba nálunk is megkerülhetetlen lesz. Mindez nem történhet korszerű információs technológiai rendszerek segítségével nélkül.

Napirenden lévő téma, hogy a megelőző évtizedben Magyarországra bejött működő tőke tovább vándorlása, még alacsonyabb élőmunka költségeket jelentő térségek felé, milyen hatással lesz a nemzetgazdaságra, s ezen belül a szállítmányozói-logisztikai iparra. Lehet, hogy, mint a prognózisok jóslják, a raktározási kapacitások máris érezhető túlkínálata az egyik következmény, de pozitív hatásként mindenképpen számolhatunk azzal, hogy a Magyarországon a multik részvételével megszerzett gyártási tapasztalatok, a logisztika iránti kereslet és a rendszerek megmaradnak. A távozó működő tőke helyébe más befektetők jönnek, akik már az elért gyártási színvonalra, tapasztalt munkaerőre, kiépült logisztikai hálózatra számítanak. Ez egy összetett nehéz folyamat. A nehézség egyik fő okozója a mi számunkra a szállítmányozási-logisztikai szolgáltató ipar fejlesztési forrás igénye. Ebben egyfelől segítséget jelenthetnek, másfelől a hazai piac integrátorai lehetnek a nemzetközi árutovábbítás (logisztika, szállítmányozás, fuvarozás stb.) multinacionális piacvezetői, hálózatai. ■

A Szállítmányozás
2004 fő támogatója

***TimoCom* TRUCK & CARGO®-**
**Az Ön kapuja Európa felé! A megfelelő
diszpozíció jutalék felszámolása nélkül.**

4 hét ingyenes tesztelés!
www.timocom.com
☎ +36 225159-50



TimoCom
TRUCK & CARGO®

*A fuvar-
és raktérbörze*



A VERSENYELŐNY:

WABERER'S

Fuvarozás, szállítmányozás, logisztikai szolgáltatások.
Gyorsan, pontosan, versenyképesen.

23 magyarországi vállalat
6 európai országban saját vállalatok
9 magyarországi iroda
1500 kamionos saját flotta
műholdas fuvarkövetés
160 ezer m² logisztikai raktárterület
50 vámiroda

Itthon és Európában mindenütt.



WABERER'S
OPTIMUM SOLUTION
www.waberers.com

Waberer's logisztikai ösztöndíjak



Több mint 6 millió forinttal támogatja a Waberer's Csoport az idei évben a magyar felsőoktatást. A támogatásból a győri Széchenyi István Egyetem, valamint a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem logisztikai, közlekedésmérnöki és szállítmányozási szakirányokon tanuló nappali tagozatos hallgatók részesülnek. A győri egyetem tíz diákja a napokban vehette át az egyenként havi 25 ezer forintos ösztöndíj odaítéléséről szóló oklevelet Wáberer Gyögytől, a fuvarozás, szállítmányozás és komplex logisztikai szolgáltatások piacvezető vállalatának elnökétől, aki a Széchenyi István Egyetem jogelődjének hallgatója volt.

A Waberer's Csoport nyolcadik éve támogatja az Universitas-Győr Alapítványt. Idén a cégcsoport az elmúlt évinél 25 százalékkal magasabb összeggel, összesen 2,5 millió forinttal járul hozzá ahhoz, hogy a korábban főiskolaként működött Széchenyi István Egyetem mielőbb megvalósíthassa egyetemi szintű oktatási törekvéseit. Az ösztöndíj pályázaton a szállítmányozói, szállítás-csomagoló, logisztikai, jármű műszaki kereskedelmi vagy közlekedési szakirányú képzésben részt vevő végzős hallgatók vehettek részt. Az elbírálás alapja a jó tanulmányi eredmény mellett a használható nyelvtudás és az eredményes tudományos diákköri tevékenység volt.

Waberer's ösztöndíjat kapott: *Ferencz Éva* (gazdálkodási szak, logisztika szakirány); *Gaál Anita* (gazdálkodás, szállítmányozás); *Kutenics Gábor* (gazdálkodás, szállítmányozás); *Márkus Éva* (gazdálkodás, szállítmányozás); *Mikóvári Gábor* (gazdálkodás, szállítmányozás, logisztika); *Süvöltős Katalin* (gazdálkodás, logisztika); *Molnár László* (közlekedésmérnök, csomagolás); *Nagy Diána* (közlekedésmérnök, csomagolás); *László Krisztina* (közlekedésmérnöki, logisztika); és *Nagy Krisztina* (műszaki menedzser, jármű műszaki és kereskedelmi szakirány).

A Waberer's Csoport összesen 3,2 millió forinttal támogatja a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem szakirányú hallgatóinak ösztöndíjait is. A cégcsoport ugyancsak anyagilag járul hozzá a Magyar Közgazdászhallgatók Egyesületének működéséhez, valamint a Nemzetközi Pető Intézetnek és más alapítványok sikeres tevékenységéhez. A Waberer's Csoport 2004-ben összesen 20 millió forinttal járul hozzá a magyar felsőoktatás és a gyermek-egészségügy fejlődéséhez.

Ugyancsak most adták át Győrben két további hallgatónak a Szemerey Ösztöndíjat.

Kemenesi Zoltán a BILK Kombiterminál vezérigazgatója

BILK: a valóságos fordítókorong



Szeptembertől új vezérigazgató irányítja a BILK Kombiterminál Részvénytársaságot. Kemenesi Zoltán nem „külső” megoldás, hanem a korábbi kereskedelmi vezérigazgató-helyettes személyében a cég ismerője – szállítványozói tapasztalatai is sokrétűek. Az életének 45. esztendejében járó nős, kétgyermekes, angolul és németül tárgyalóképes vezérigazgató – manapság ritka – végigjárta a ranglétrát, hiszen 18 éves kora óta dolgozik, így szakmai képesítését is munka mellett szerezte meg.

– *Hogyan ismerkedett meg a szállítványozói szakmával?*

– Az érettségi után a Chemolimpex-nél kezdtem dolgozni, akkor még a devizaforgalmi osztályon, majd amikor a katonaság után visszatértem, már az exportszállítványozási osztályra kerültem. Ez a szakmai „fertőzés” szinte napra pontosan 21 esztendeje történt.

– *Ennek a „vírusnak” lett az eredménye, hogy továbbtanult és megszerzte a szükséges szakvégzettséget is?*

– Tulajdonképpen igen, hiszen egy év múlva jelentkeztem a Külkereskedelmi Főiskolára, ahol elvégeztem az áruforgalmi szakot és külkereskedelmi üzemgazdász diplomát szereztem 1989-ben. Nyolc esztendeig dolgoztam a Chemolimpex szállítványozásában, amikor a teljes részleg átkerült a Chemoldanzas-hoz. A munka tartalma némileg megváltozott, de a lényegi rész ugyanaz maradt. Ekkor már liberalizált volt a szállítványozás, így mi is piaci körülmények között, jelentős versenyhelyzetben kellett, hogy dolgozzunk, nem csak az anyacégnek, hanem külső megrendelőknek is. Együtt tapasztaltuk ki a piacgazdaságot.

– *Boldog békeidők! Miért vált meg a Chemoldanzas-tól?*

– A Volán Tefu-tól érkezett egy felkérés, hogy vegyem át a nemzetközi igazgatóságot a Bogánics utcában. Itt minden volt, mint a nagykönyvben. Nemzetközi és belföldi fuvarozás, gyűjtő tevékenység, járműjavítás, ingatlan hasznosítás, üzemfenntartás. Ez két évig tartó „kaland” volt, mert 1996-ban a Maspedhez mentem dolgozni. Újra a szállítványozásba. Itt a vegyi áruk, veszélyes áruk, illetve egy idő után a mezőgazdasági termékek vasúti fuvarozása, valamint egy kis közúti forgalom tartozott hozzám. Ezt követően a Multicontnál dolgoztam, ahol a közúti, vasúti terület újraszervezése volt a feladatom, majd 2003-ban kerestek meg a MÁV-tól, hogy elvállalnám-e a BILK Kombiterminál kereskedelmi vezérigazgató-helyettesi posztját. A Multicontnál az én területem már amúgy is szinte magától ment, így igent mondtam a felkérésre.

– *Ez eddig meglehetősen széles tapasztalatokat jelent, ám addig hiányzott a logisztikai múlt. Ilyen előélet nélkül pedig komoly kihívás a BILK, mi volt itt a legnagyobb újdonság, mi jelent már vezérigazgatóként a legnagyobb kihívást?*



– A konténer terminál. Kereskedelmi vezérigazgató-helyettesként – értelem szerűen – a forgalom felfuttatása, a BILK „eladása” a partnereknek volt a lecke. Az új feladatomban – immár vezérigazgatóként –, hogy lehetőleg nyereségesen üzemeljen a terminál a tulajdonosok és a megbízók megaláztatására. Szerencsére az operatív feladatokhoz kitűnő segítők vannak. Hazai viszonyok között véleményem szerint a legnagyobb tapasztalattal rendelkező terminálvezető Hernádi Márton, a műszaki vezető Horváth Zoltán, aki az első kapavágástól kezdve itt van, és természetesen Bobál István, akinek a kapcsolatrendszere, vasutas múltja utolérhetetlen előnyt jelent.

– Mivel a BILK-hez hasonló létesítmény nincs az országban, de még a térségben sem, az ember azt hinné, nincs itt semmi gond, önzönlének a megrendelők.

– Kezdetben voltak gondok, és még ma is sokan úgy emlegetik, hogy problémásabb, mint Józsefváros. Ez abból is adódhat, hogy míg Józsefvárosba „direktben” mehettek be a vonatok, addig ide csak úgy tud bejönni, ha Ferencvárosban a gép átáll a szerelvénymásik végére. A technológiai, technikai lehetőségeink még így is sokkal jobbakként, mint az esetleges konkurens logisztikai központoké, s ezek alatt a kelet-közép-európai terminálokat is értem. Ez és a hely megválasztása – eltekintve a vasútechnikai problémától –, sokkal előnyösebb számunkra, mint a versenytársaké.

– Mivel lehet növelni a BILK forgalmát?

– Elsősorban megfelelő szolgáltatással, másodsorban azzal, hogy valóságos fordítókörön legyen. Ide érkezzen be Záhony felől az ukrán, az orosz áru, ide jöjjön Románián át a déli forgalom, s itt legyen szétszétva, „rendezve”. Ez persze mind a két irányba, s mind a kíséretlen, mind a kísért forgalomra érvényes. Technikailag és kapacitásban képesek vagyunk ekkora forgalom lebonyolítására. Jelenleg a tranzitforgalom elenyésző, csak a Ro-La említésre méltó, de tárgyalásban vagyunk az ukrán vasúti vezetőkkel, valamint a bolognai Interportóval, hogy a BILK-en keresztül menő forgalmat szervezzünk 2005 első felében való indítással.

– Korábban, még helyettesként már fel kellett vázolni a kereskedelmi elképzeléseit, mennyiben változtak az elvárások ezekhez képest?

– A lényegét tekintve nem változtak, illetve kibővültek. Vezérigazgatóként már azért is felelnem kell, hogy a társaság gazdaságosan működjön, racionálisan, minél nagyobb eredménnyel kell üzemeltetni, hogy a befektetés a lehető legrövidebb idő alatt megtérüljön.

– A „gyerekbetegségek” elmúltával mi az, ami még mindig nem működik hibátlanul?

– Az okmánykezelés talán ilyen. A BILK-en lévő különböző szereplők – a MÁV, a kombiterminál, a vámok és az operátorok – között az okmányok nem azzal a sebességgel „közlekednek”, ami normálisan elfogadható. Ennek megoldása az eddigi „kézből-kéz-

be” való módszer helyett az elektronikai fejlesztés, együttműködés lehet, az egyik operátorral már működik is az elektronikus kapcsolat. A folyamat látványosan gyorsulhat, de a többi szereplő szándéka is szükséges ehhez.

– A BILK jelenlegi forgalma még messze nem éri el a lehetőségeket. Ön szerint milyen fejlődés várható a terminálon?

– Az uniós csatlakozás sokat javíthat a növekedési ütemen. Az eddigi forgalmi struktúra szerint 95 százalék volt a tengerentúli forgalom, s mindössze 5 százalék az Európán belüli. Itt hatalmas kitérési lehetőség van, például a már említett észak-olasz terminálokkal való együttműködésben. Az unión kívüli forgalomban sok múlik a termelők és importőrök teljesítményén, itt nem is látok drámai változásokat. Minden azon múlik, hogy milyen partneri kapcsolatokat sikerül kiépítenünk az észak-déli, illetve a kelet-nyugati irányban.

– Mikorra várható a BILK második ütemének megindítása?

– Akkor, ha az éves kapacitáskihasználtság 80-85 százalék körül alakul. Az idén még csak 60 százalék körül fogunk tartani, várhatóan 4-5 év múlva már tovább kell lépni, s indulhat a második ütem. Reményeink szerint tovább fog nőni a kísért forgalom is, ehhez menetrend igazításra, szervezési feladatok megoldására is szükség van. Tárgyalások folynak a záhonyi, illetve a romániai Ro-La szerelvények beindításáról is, ezek is növelhetik a forgalmat.

Rákos József



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

FIATA világgongresszus Sun Cityben

Előtérben a biztonság és az autópályadíjak

A fuvarozás biztonsága, az autópályadíjak kérdése, a vasúti szállítás versenyképességének növelése állt a Szállítványozók Nemzetközi Szövetsége (FIATA) kongresszusának közép-pontjában, amelyet a dél-afrikai Sun City városában rendeztek meg szeptember 19-től 23-ig. Az eseményen a világ minden tájáról csaknem hatszáz szállítványozó és fuvarozó válnak képviseltette magát, közöttük Kautz István elnök vezetésével a magyar szövetség is.

A legtöbb felszólaló érintette a fuvarozás biztonságának kérdését, mivel szerintük romlott a helyzet az utóbbi időben. Adatokkal bizonyították, hogy egyre több fuvarozót támadnak meg, rabolnak ki az utakon, de a vasúti szállítás terén is törekedni kell a nagyobb biztonság szavatolására. Mindez sok pénzbe kerül, de áldozni kell rá, mivel a biztonság hiányosságaiból származó veszteségek még jelentősebbek lehetnek. Az európaiak többsége az úthasználati díjakról cserélt eszmét. *Manfred F. Boes*, a Német Szállítványozók és Logisztikai Szövetség (DSL) elnöke, akit egyébként a FIATA elnöki posztjára

jelöltek, leszögezte: Németországban a többszöri kudarc után, január elsején biztosan bevezetik az autópályadíjat a tehergépjárművek esetében. A példát a többi európai országnak is követnie kell. A svájciak megjegyezték, hogy náluk tovább nő a nehézgépjárművek után fizetendő úthasználati díj január elsejétől. Mások azt szorgalmazták, hogy a vasút versenyképességét növeljék a közúti szállítással szemben. *Heiner Rogge*, a DSLV főtitkára elmondta: az EU május elsejei bővítése után zökkenőmentesen megtörtént a határnyitás a közúti fuvarozás terén, de ez nem állítható a vasúti szállításról.

Bár az új EU-tagok számára a vasút esetében is megnyíltak a határok, különféle technikai és adminisztrációs akadályok miatt ezt még nem használják ki. Sajnálatos az is, hogy a nemzetközi kombinált fuvarozásban megint nő a késések száma. Rogge szerint az olasz példa mintájára megoldás lenne, ha a vasúti fuvarozásban a privátszféra nagyobb szerepet kapna, ami jelentősen javítaná a szolgáltatások színvonalát.

A FIATA-család újabb tagokkal bővült a kongresszuson. Felvették a tagok sorába Kirgízia, Macedónia, Tajvan és Uganda szállítványozó szövetségeit, ugyanakkor törölték a tagok sorából Azerbajdzsánt és Perut, mivel évek óta nem fizették a tagdíjat. Személyi kérdésekről is születtek döntések. A FIATA jogi bizottságának elnökét, a kanadai *Peter Jonest* a szervezet tiszteletbeli tagjának választották meg, a jogi bizottság új elnöke pedig, az angol *Kay Pysden* lett. Lemondott a vasúti fuvarozás munkacsoportjának elnöki posztjáról az osztrák *Gustav Poschal*.

(Folytatás a 12. oldalon)



A FIATA vezetői

(Folytatás a 11. oldalról)

ko, s helyére a német Heiner Roggét választották meg.

A tanácskozáson közölték, hogy az internet térhódításával jövő év január elsejétől nem nyomtatott formában, hanem online továbbítják a szervezet életével, illetve a szállítmányozással kapcsolatos legfontosabb információkat a több mint 3000 tag számára. Az eljárás gyorsabb, rugalmasabb és olcsóbb megoldás, mint az írott verzió.

A kulisszák mögött némi nézeteltérés támadt afelől, hogy hol rendezzék meg a FIATA 2007-ben esedékes világkongresszusát. Egyiptom komoly szándékkal állt elő, hogy Kairó legyen a helyszín, de többségi szavazással végül az Egyesült Arab Emírátságokban lévő Dubainak ítélték a rendezés jogát. Az már korábban kiderült, hogy a következő esztendőben hol tartják meg a világkongresszust: 2005-ben Moszkva, 2006-ban pedig Shanghai látja vendégül a világ szállítmányozó vállalatait.

A konferencián számos felszólaló érintette a közúti áruszállítással kapcsolatos tapasztalatokat, illetve azt, hogy milyen kihívásoknak néznek elébe a szállítmányozók és fuvarozók. Az angol William Poeschmann, a közúti áruszállítás munkacsoportjának elnöke elsősorban az EU új tagállamainak gyakorlatáról szólt. Szerinte még nem valósult meg az a kölcsönös előnyökön alapuló átjárhatóság a régi és új tagországok között, amelyre számítottak a csatlakozás előtt. Egyrészt megfigyelhető, hogy bizonyos országokra – például Ausztriára, Csehországra – szinte rázúdult az átmenő forgalom, másrészt nem használják ki kellőképpen azokat a lehetőségeket, amelyek a kibővített EU-ból származik. Egyes útvonalak túlságos megterhelése komoly gondot okoz az érintett országoknak, amelyet mielőbb orvosolni kell. Az úthasználati díj általános bevezetése, illetve az árak megemlése csak részben megoldás, hiszen attól még továbbra is nagy forgalomra, dugókra, a környezet jelentősebb szennyezésére lehet számítani. A vasúti és a vízi áruszállítás lehetőségeit kell szélesíteni, amely alternatívát nyújt a közúti szállítással szemben. A problémák megoldásában sokat segíthet, ha a FIATA és a CLECAT a jövőben jobban együttműködnek.



A magyar delegáció



Navigator itt is?

A szállítás biztonságának szavatolására egyre nagyobb hangsúlyt kell fektetni, hiszen az adatok azt bizonyítják, hogy földön, vízen és levegőben egyaránt veszélyek leselkednek a fuvarozókra. A hatékonyabb biztonság megvalósítása költséges dolog, de elkerülhetetlen, mert még nagyobb a veszteség, ha nem áldoznak rá. Főleg a közúti és vasúti áruszállítás terén szükséges több figyelmet fordítani a szállítás

biztonságára, mivel a legkülönfélébb trükkökkel, olykor brutális módon rabolják ki a fuvarozókat. A légi szállítók esetében jobb a helyzet, mivel a repülőtereken már korábban szigorú biztonsági intézkedéseket vezettek be, s a támadóknak kevesebb lehetőségük nyílik a szállítmányok megdezsmálására.

Csarnai Attila

Hungaroweiss a dunaharaszti központban

Jövőre közvetlen gyűjtőjáratok

Tovább bővül, erősödik a Hungaroweiss szállítmányozó és logisztikai vállalat, amely az osztrák magántulajdonú Gebrüder Weiss magyarországi leányvállalata. A dunaharaszti székhellyel működő cég vezetője szerint Magyarország az Európai Unióhoz való csatlakozással még inkább kihasználhatja kedvező földrajzi fekvéséből fakadó stratégiai előnyét. Ennek fényében akarja erősíteni pozícióit a Hungaroweiss. A részletekről Alfred Gastget, a Hungaroweiss ügyvezetőjét kérdeztük.

– *Várható-e változás a Hungaroweiss életében azután, hogy az anyavállalat, a Gebrüder Weiss élén új vezető, Wolfgang Niessner áll az év végétől?*

– Különösebb változás nem várható. Wolfgang Niessner jól ismeri a magyarországi viszonyokat, hiszen ezért a régióért volt idáig felelős, s az igazgatótanács elnökeként is ellátja a Magyarországot érintő feladatokat, továbbra is ő a közvetlen felettesem. Tisztában van vele, hogy mennyire fontos Magyarország szerepe a logisztikában, szállítmányozásban. Az új igazgatótanácsi elnök kinevezése már magában is mutatja, hogy az anyaközpontra milyen jelentőséget tulajdonít a magyar leányvállalat jövőjének. Az ország optimális földrajzi fekvése miatt stratégiaileg fontos hely, hiszen innen a legkedvezőbb kiszolgálni a térség valamennyi országát. Ebből a szempontból azt kell mondanom, hogy Ausztria szerepe valószínűleg csökkenni fog, mivel a piac keletebbre tolódott. A központi bázis itt lesz, ahonnan könnyen elérhető Délkelet-Európa, a Balkán és a Baltikum országai. A Gebrüder Weiss fő csapásiránya is ez, hiszen elsősorban nem a nyugat-európai, hanem középkelet-európai terjeszkedését tekinti legfontosabb feladatának. Ennek nem mond ellent az a törekvésünk, hogy a jelentős nyugat-európai gazdasági központokba irányuló gyűjtőjáratunkat továbbra is fejlesszük. A Gebrüder Weiss 550 éves múltjának köszönhetően Ausztriában a legismertebb és legerősebb, de más, főleg közép-kelet-európai kirendeltségei is egyre nagyobb piaci részt tudhatnak magukénak az adott országokban. Más nagy szállítmányozói és logisztikai vállalat is felismerte Magyarország jelentőségét, ők szintén stratégiai célpontnak tartják az országot. A Gebrüder Weiss azonban gyorsabban, rugalmasabban tud reagálni a piac változásaira.

– *Milyen változásokat eredményezett az Európai Unióhoz való csatlakozás?*

– Osztrák anyavállalatunktól sokat tanulhattunk, hiszen Ausztria 1995-ben lett EU-tag. Ismertük a buktatókat, amelyeket a csatlakozás jelentett az ágazat számára, s ezeket igyekeztünk elkerülni. Ugyanakkor a pozitív tapasztalatokat is felhasználtuk tevékenységünk során. Úgy vélem, nagyon jól sikerült a felkészülésünk a csatlakozásra. Létszámunkat némileg csökkentettük, s jelenleg 120 alkalmazott dolgozik a Hungaroweissnél. A verseny egyre nagyobb a logisztikai és szállítmányozói üzletág területén. A Hungaroweiss számos előnnyel rendelkezik, amelyekkel a konkurencia fölébe tud kerekedni. Ezek közé sorolnám, hogy a különféle szolgáltatásokat (nemzetközi gyűjtőszállítmányozás, komplett kocsirakomány-forgalom, raktárlogisztika, belföldi disztribúció, vámügyintézés) konzekvensen, magas színvonalon végezzük, tehát megbízhatnak bennünk az ügyfelek. Garanciát vállalunk gyűjtőjáratunk indítására, amelyeket elérhető áron kínálunk. A minőségi kiszolgálás elsőrangú célunk, s szintén mellettünk szól, hogy rugalmasak, gyorsak vagyunk. Óriási előnyt jelent az is, hogy a térség valamennyi országában saját kirendeltségekkel rendelkezünk, amelyek azonos színvonalon működnek. A jó helyismeret szintén javunkra válik. Célunk az, hogy előnyünket megtartsuk, s hosszabb távon a Gebrüder Weiss a szállítmányozói és logisztikai üzletágban piacvezető legyen a térségben.

– *Hová indítanak jelenleg járatokat, s milyen terveik vannak a jövőre?*

– A Hungaroweiss 2003 februárjában kezdte meg közép-kelet-európai export gyűjtőforgalmának továbbfejlesztését. Már naponta indítunk járatokat Ljubljanába, Pozsonyba és Brno-



Alfred Gastget

ba, heti többszöri indítással szállítunk árut Romániába, Bulgáriába, Szerbia-Montenegróba, Horvátországba, Ukrajnába, Macedóniába, Lengyelországba és a balti államokba. Naponta indítunk gyűjtőkamionokat egyebek mellett Bécsbe, Linzbe, Lauterachba, Memmingenbe, Stuttgartba és Milánóba. 2005 közepéig minden jelentős európai gazdasági központba szinte naponta induló közvetlen gyűjtőjáratokkal fogunk szolgálni. A dunaharaszti logisztikai terminált mintegy 7 ezer négyzetméterrel bővítjük: a jelenlegi 11 ezer palettás hely gyakorlatilag megduplázódik. A munkálatokat a jövő év elején kezdjük el. A célcsoport olyan multinacionális nagyvállalatok, amelyek a közép-kelet-európai régió ellátására szolgáló központi raktárukat Magyarországra kívánják telepíteni. Az export gyűjtőforgalom további kiépítésén is ugyanilyen erővel dolgozunk.

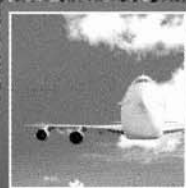
– *Hogyan érzi magát Magyarországon, ahol lassan már két éve lakik, s tölti be a vezetői posztot?*

– Nagyon szeretem Magyarországot, amelyet második hazámnak tekintek. Feleségem ráadásul magyar származású. Ő és 14 éves fiam Bécs mellett laknak, ahová minden hétvégén hazautazom. A Hungaroweiss élén 2007 végén jár le megbízatásom, s addig még sok tennivalóm akad. Egyebek mellett meg kell találnom az utódomat is, aki tovább vezeti az akkorra még erősebb Hungaroweiss céget.

Csarnai Attila



REWICO
LOGISTICS



the way to go...

15 éves a REWICO Magyarországon

Új név, új piaci pozíció



Mérés Attila

A REWICO Logistics Kft. szeptember 30-án ünnepelte hivatalosan a REWICO magyarországi jelenlétének 15. évfordulóját. Bejelentették, hogy lezárult a társaság névváltoztatási folyamata, s meghatározták a vállalat új irányvonalát. A Kempinski Szállodában tartott születésnapj sajtótájékoztatón részt vett Jens Meier, a REWICO Logistik International GmbH résztulajdonos igazgatója, Thomas Schliefe, a REWICO Logistik International GmbH társtulajdonos ügyvezető igazgatója, Francois Brunhes, a 2005-ben induló kínai leányvállalat vezetője, valamint Mérés Attila, a REWICO Logistics Kft. ügyvezető igazgatója és Tóth József üzletfejlesztési igazgató.

A REWICO vállalatbirodalom (10 országban 41 irodát működtet és 700-nál több munkatársat foglalkoztat, az EU országokban összesen 160 ezer négyzetméternyi raktárterülettel rendelkezik) az ünnep alkalmából hazánkban rendezte meg kétnapos vezetői megbeszélését, s a sajtótájékoztatót – ahol bejelentették: a cég arculat- és névváltoztatása lezárult –

követő hétvégén sikeres hajókirándulást is szervezett a cég ügyfeleinek, dolgozóinak. A sajtótájékoztatót Mérés Attila felidézte, hogy a REWICO Logistics Kft.-t 1989-ben Istersped néven alapították magyar tulajdonosok. 1996-ban lépett be a vállalkozásba az akkor már csaknem négy évtizedes múltra visszatekintő német REWICO Holding.

2003-ban a cég 100 százalékban német tulajdonba került, s idén vette fel új nevét: a német tulajdonos az év elején elhatározta, hogy a Rewico-Istersped nevet Rewico Logistics Kft-re módosítja. A kezdetben csak raktározásra szakosodott vállalkozásból fejlődött ki a mai cég, amely 150 főt foglalkoztat 60 ezer négyzetméternyi raktárterületen (kategóriájában az ötödik legnagyobb hazánkban), s a raktározás mellett nemzetközi és belföldi szállítmányozással, értéknövelő szolgáltatásokkal és vámcsomagolókkal is foglalkozik, azaz tevékenységét a logisztikára összpontosítja. Júniusban adták át rendeltetésének a Harbor Parkban új, 10 ezer négyzetméteres raktárüzemeket, ahol már terv szerint folyik a munka az elektromos készülékeket forgalmazó dél-koreai LG Electronics cég termékeivel. Magyarországon alapítottak egy másik céget is, amely értéknövelő szolgáltatásokat kínál: a Pick-Pack.hu Kft. idén kezdte meg működését.

Thomas Schliefe hangsúlyozta: komplex integrált logisztikai szolgáltató vállalattá fejlődött a magyarországi cég, amely akvizíciós tevékenységének erősítését is tervezi. Magyarország időközben (Oroszország után) a második legfontosabb kelet-európai állomáshelye lett a REWICO-nak, s kulcsszerepet játszik a régió további meghódításában (innen kiindulva szervezik a romániai terjeszkedést is).

A szakmai tudást, tapasztalatot hasznosító folyamatosan fejlődik a cég, magas minőségű szolgáltatást és értékrendet nyújt ügyfeleinek. Az LG Electronics részére Budapesten magyarországi és délkelet-európai központi raktárt üzemeltet a REWICO Logistics Kft. Záhony térségében saját vámraktár létesítését tervezik, s Debrecen bevonását is számításba vették.

Ügyfelek folyamatainak alakulása határozza meg a fejlődés irányát és tempóját: nem várják meg, hogy az ügyfél jöjjön hozzájuk, követik a beruházásokat és az áruk áramlását. Multifunkcionális szolgáltatóként elektronikai, automotív, élelmiszeripari, kozmetikai és háztartás-vegyipari, gyógyszer- és textillogisztikai szolgáltatásokat is nyújtanak.

Bárány Tibor

BIRKART GLOBISTICS

Öt földrész regionális vezetői Budapesten



Michael U. Villinger

A BIRKART GLOBISTICS nemzetközi szervezetének interkontinentális vezetői találkozóját rendezték meg augusztus 30. és szeptember 3. között Budapesten, a Le Meridien szállodában. A rendezvényen az öt földrészen dolgozó BIRKART GLOBISTICS-irodák – Dél-Amerikától a dél-kelet ázsiai régió keresztül egészen Ausztráliáig – regionális ügyvezető igazgatói és értékesítési vezetői vettek részt. Az egyhetes meetingen jelen volt Michael U. Villinger, a BIRKART GLOBISTICS CEO-ja, akivel munkatársunk interjút készített.

A BIRKART GLOBISTICS a Thiel-csoport tagja. Hazánkban a világhálózatot a BIRKART GLOBISTICS Magyarország Kft. képviseli. A magyar cég egyik ügyvezetője, *Balogh Attila* segítségével készítettünk interjút a budapesti meeting alkalmából *Michael U. Villingerrel*.

– *Villinger úr, hányan vesznek részt a találkozón és mi a célja az itteni összejövetelnek?*

– A BIRKART GLOBISTICS 49

igazgatója jött el Budapestre, az öt földrészen jelen lévő nemzetközi irodahálózatunk első és másodsztintű menedzserei vettek részt a meetingen. Az egyhetes találkozó célja az idén kiváló eredményeket elérő cégcsoport jövő évi, a jelenleginél is komolyabb céljainak hangsúlyozása. A 2005-ös esztendőre 3 százalékos EBIT-marge a célkitűzésünk. A benchmarking elemzések szerint a Kühne & Nagel, a Schenker, vagy a DHL is hasonló teljesítményt ér

el, mint ahogyan azt mi tervezzük, s így módon mi is a szakma bajnokai közé kerülünk. A célkitűzések megvalósításához adtunk módszertant a vezetőknek, s a szükséges intézkedés-sorozatot lebontottuk cselekvési tervvé. Munkacsoportokban dolgozva azonosítottuk vezetőinket a célkitűzésekkel úgy, hogy őket is bevontuk a közös döntésekbe.

– *Európa és Magyarország milyen súllyal van jelen a BIRKART GLOBISTICS világhálózatában?*

– A tavalyi esztendőben 126. születésnapját ünnepelte cégcsoportunk, amelyet 1877-ben alapítottak. A folyamatos szervezeti növekedés eredményeként 32 éve vagyunk jelen Hong Kongban, 25 éve Ausztráliában, Dél-Afrikában 26 évvel ezelőtt vetettük meg lábunkat, s Dél-Amerikában 28 éve nyitottunk irodát. A világhálózat tagjai között szoros az együttműködés. Az utóbbi két évben Kínában 12 új házat nyitottunk, s így már 30 feletti ázsiai házaink száma. Egyik fő célkitűzésünk az interkontinentális területi pozíciók erősítése.

A Thiel-csoport tagjaként (a Quehenberger és a Delacher testvérvállalataink mellett) további célunk Európában is jelentős pozíciók kiépítése. A szervezeti struktúrában Magyarország fontos szerepet kapott. Az itteni cégünkönél is ugyanaz az infrastruktúra és pénzügyi rendszer működik, mint a világhálózatunk többi tagjánál, így a magyar cég teljesen harmonikusan illeszkedik a szervezethez.

Sem a Kühne & Nagel, sem a Schenker nem rendelkezik azzal, amit a BIRKART GLOBISTICS kifejlesztett: világviszonylatban egységes software-t vezettünk be az operatív bonyolítás területén, illetve ugyancsak egységes software szolgálja a pénzügyet és a controllingot. Ambíciózus céljaink megvalósításában számítunk Magyarországon Délkelet-Ázsia szállítmányozásában és logisztikájában megszerzett komoly pozícióira is. Piacvezető területi szerepre törekszünk.

– *A BIRKART szemszögéből nézve lehet-e Magyarország Európa, a régió logisztikai központja?*

– Magyarország hagyományosan nagy jelentőségű közép-európai hídfőállás volt. Az Európai Unió további lendületet ad majd az országnak, amely az interkontinentális üzletekben egyre



A budapesti vezetői tanácskozás

fontosabb szerepet tölt majd be. A beruházások is ezt a célt szolgálják. Úgy látom, hogy Magyarország az átlagosnál nagyobb mértékű fejlődési ütem megvalósításán dolgozik. Az elsősorban tengerentúli- és légi szállítmányozással foglalkozó magyarországi cégünk az anyavállalat és a világhálózat segítségével, a központi beszerzés alkalmazásával is nagymértékben hozzájárul az üzleti célok eléréséhez.

– *Mit üzen a piacnak a BIRKART GLOBISTICS elsőszámú vezetője?*

– Szeretném hangsúlyozni, hogy célcsoportunk elég nagy ahhoz, hogy a kitűzött célokat teljesítse, s nem túl nagy ahhoz, hogy a személyes, testre szabott szolgáltatásokat is el tudja látni. A BIRKART GLOBISTICS felső-középkategóriás logisztikai szolgálta-

tó, saját világhálózattal, s egyedülálló informatikai háttérrel áll megrendelői, ügyfelei rendelkezésére. A Thiel-cég és a háttérben lévő Delton AG komoly lehetőségeket és erőforrásokat biztosít számunkra a fejlődéshez.

– *Milyen stratégiát követnek: magasabb ár és minőség keveseknek, vagy több ügyfélnek alacsonyabb árú szolgáltatás?*

– Mindkettő működik nálunk. Együtt növekedünk az ügyfeinkkel, és nyilvánvalóan nem nélkülözhetjük az új üzleti partnereket, megbízókat sem. Egészséges növekedésünket a kiépített infrastruktúránk teszi lehetővé.

– *Miért pont Budapestet választották a találkozó színhelyéül?*

– Általában a Távol-Keleten tartjuk a hagyományos éves konferenciánkat,

mert az közelebb van Dél-Afrikához, Dél-Amerikához és Ausztráliához is, így az kedvezőbb helyszín a kisebb távolság miatt (bár Európától messzebb van). Fontos érv volt Budapest mellett, hogy az európai régiós vezetőket is megfelelő mértékben be kell vonni a közös munkába, továbbá a kelet-közép-európai régió felértékelődése is hozzájárult a helyszínválasztáshoz. Az indokok között szerepel még, hogy Magyarország a BIRKART GLOBISTICS számára fontos referencia-ország. A régió fontosságát jelzik az itt megvalósított beruházásaink is. Jövőre – látva Kína elképesztő mértékű fejlődését – bizonyára ismét Ázsiában találkoznak vezetőinkkel.

– *Villinger úr, köszönjük válaszait.*

Bárány Tibor

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,
DeltaSped, Dunafer Portolan, BILK Kombiterminál Rt.

delacher+co Kft

A történelmi pillanatot követő hétköznapiak

Közel öt hónapja, hogy pezsgősdugók durrogtak, Brüsszelben kitűzték a tíz új nemzeti színű zászlót, és Magyarország az EU tagja lett.

Szó, ami szó, az új feltételek között a kezdet nem volt éppen zökkenőmentes. Az új jogszabályok késedelmes megjelenése, az áruforgalmat érintő rendelkezések körüli bizonytalanságok, félreérthetőségek nagyon megnehezítették az ágazathoz tartozó cégek működését a csatlakozást követő első hetekben.

Számítottunk és felkészültünk rá, mégis nagyon fájdalmas volt lemondani az eddigi, Unióba indított, illetve onnan érkezett rakományok vámkezeléséből származó árbevételről, amely csakúgy, mint a többi logisztikai szolgáltatót, minket is munkaerő-átcsoportosításokra, részben leépítésre kényszerített.

Azonban a rövidtávon jelentkező nehézségekkel egyidejűleg új távlatok nyíltak meg előttünk. A határok – mint akadályok, fizikai korlátok az áruk szabad áramlásában – gyakorlatilag megszűntek. Ez teljesen átszabta, felgyorsította és hatékonyabbá tette az áruforgalmat. Azáltal, hogy már nem köti meg a kezünket a határokon és a lerakóhelytől sokszor nagyon távoli helyen lévő vámhivatalokban való várakozási idő, nagyobb határfokkal tudunk dolgozni, mint korábban és jobban ki tudjuk használni azokat a szinergiahatásokat, amelyeket ügyfeleink árujainak jelentenek. Ügyfeleink ebből csak annyit látnak, hogy gyorsabbak és pontosabbak vagyunk, mint korábban, ráadásul a díjunk is kedvezőbb, mint fél éve.

A raktár-logisztikai piac is teljesen átalakult. A vámforgalom csökkenésével gyakorlatilag egyenes arányban csökkent az EU forgalomban érdekelt cégek részéről a közvámraktározás utáni igény, viszont – szintén a vámkezelések megszűntének köszönhetően – jelentősen megnőtt az érdeklődés a közösségi (EU forgalom számára vámkezelt) termékek logisztikai kezelése után. A csatlakozással lehetőségük nyílt logisztikai költségeik csökkentésére azáltal, hogy ezt a funkciójukat kiszervezték logisztikai szolgáltatókhoz, amelyek a nagyobb hatások, a több ügyfél árujának együttes kezeléséből eredő előnyök következtében költségmegtakarítást és nagyobb hatékonyságot képesek nyújtani ügyfeleiknek.

Felszabadult a világ körülöttünk. Minden gyorsabb lett, és ami akár csak egy fél éve is elképzelhetetlen lett volna (pl. magyar cégtől árut fuvarozni Németországból Olaszországba egy holland cég megbízásából, cseh alvállalkozóval), ma már teljesen szokványos. Bár korábban is mondogattuk, de ma már egyre inkább úgy is érezzük, hogy nem csak magyar állampolgárok, hanem egyben *európai polgárok is vagyunk.* Jólesik látni és egyben résztvenni ebben az üdítő pezsgésben, ami mindenkinek hasznára válik...

A csatlakozást követően jelentősen megnőtt az érdeklődés és a bizalom hazánk, ezáltal a Magyarországon tevékenykedő logisztikai cégek iránt is. Egyre több multinacionális cég gondolja úgy, hogy közép-európai logisztikai központjának irányítását magyar szolgáltató kezébe adja, amely az újonnan csatlakozott országok – köztük hazánk – mellett kiterjed pl. a jugoszláv utódállamokba, Romániába, Bulgáriába, Albániába irányuló áruforgalom megszervezésére, logisztikai

kezelésére is. Ezzel egyidejűleg ismét nő a vámforgalom, hiszen mindezen országok felé Magyarország az első (illetve utolsó) uniós tagország, így az európai cégek egyre inkább felismerik, hogy egyszerűbb nálunk vámkezeltetni egy Macedóniába tartó, vagy Horvátországból jövő árut, mint mondjuk Belgiumban vagy Írországból.

Egyszóval a világ megváltozott és benne mi is. De egyvalami mind nekünk, a delacher Kft. dolgozóinak, mind az ágazatban szereplő többi szolgáltató számára változatlan maradt: célunk gyors, rugalmas és költséghatékony szolgáltatással hozzájárulni ügyfeleink fejlődéséhez, piacorientált működésükhöz. Hiszen megalakulása óta cégünk jelmondata és egyben mottója is: „*ügyfeleink elégedettsége jövőnk záloga*”.

Körmeny István

Sándor Géza 1956–2004



A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete mély megrendüléssel tudatja, hogy Sándor Géza, az MKFE Kisvállalkozói tagozatának vezetőségi tagja, az Assix Logistics Rt. társtulajdonos-vezérigazgatója életének 48. évében tragikus körülmények között elhunyt.

Dunaferr Portolan Szállítványozási Kft.

Minden folyik tovább a régi mederben



Szalma Botond

A hazai speditőr toplista egyik „vezérhajója”, a Dunaferr Portolan Szállítványozási Kft. Többségi tulajdonosa az éppen tulajdonosváltás folyamatát élő Dunaferr, kisebbségi tulajdonosa a Plimsoll Kft. Szalma Botondot, a Plimsoll Kft. – és egyúttal a Dunaferr Portolan – társtulajdonosát az EU csatlakozás okozta hatásokról kérdeztük.

– Különleges változások nem következtek be – mondja Szalma Botond –, nálunk minden folyik tovább a régi mederben. Az ország EU tagságának – eddig – nem érzékelhetők pozitív jelei: a piacon semmi sem változott. Negatív hatást azért tapasztalunk: ez pedig az áfa-ügy. A szállítványozóknak 8-10-szeresére nőtt az áfa finanszírozási kötelezettsége miatti kiadásuk, s ez a Dunaferr Portolan Kft-t is erősen meg-

terheli. Továbbra is meglehetősen nyomottak a fuvardíjak – ez a trend néhány éve tart, s még nincs vége –, s ilyenkor a szállítványozás is nehezebben megy. A nagyteljesítményű és hatalmas forgalmú cégek és a kisebb árbevételű vállalkozások egyaránt megszenvedik ezt a periódust. A kicsiknek persze még nehezebb, mert nem győzik finanszírozni az üzletmenetet: az 1 milliárd forint alatti éves árbevételű cégek akár

tönkre is mehetnek, ha ez a tendencia még sokáig tart.

Hiába az EU nagyobb piaca, az áru nem lett több, s a hazai mezőgazdaság is gyengébbet produkál a korábban megszokottól. Az agrárlogisztikai szakmában hangoztatott nagy gabona-termés okozta erős gabonamozgásból még semmi nem érzékelhető, s az import is csökkent. Az intervenciós agrártermékek EU-n kívülre történő szállításában feltehetőleg november elseje után várható némi fellendülés. A mezőgazdaság állapotállománya fogyatkozik, s a kevesebb jószágnak kevesebb takarmány (szója stb.) szükséges. Szóval semmi extra változás: a vízi, vasúti és közúti kapcsolataink rendben működnek.

– A Dunaferr tulajdonos-váltásának érzékelhető-e következményei?

– A Dunaferr Rt. szeptember 20-án tartotta közgyűlését, ahol új igazgatóságot és új felügyelő-bizottságot választottak, de a közgyűlést felfüggesztették a tőkeemelés megtörténteig. Majd csak ezután derül ki, milyen irányban halad tovább az új tulajdonos. Az előzetes várakozások szerint a jól működő vállalkozásokat – a Dunaferr Portolan Kft. ezek közé tartozik – tovább fejlesztik. Erre nagy szükségünk volna, mert már négy esztendeje nem volt komolyabb fejlesztésünk (akár logisztikai bázis létrehozása, akár saját járművek beszerzése is szóba jöhet). Kisebbségi tulajdonosként a Plimsoll a fejlesztés szándéka mellett áll, s remélhetőleg a többségi tulajdonos Dunaferr – az előzetes tárgyalásokból érzékelhető – sem zárkózik el ettől. A Portolanak tovább kell fejlődnie!

Bárány Tibor



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

LANDO a Hammer Csoport tagja

Második éve Magyarországon

A szállítmányozási szakmát szeretni kell, s akkor kevésbé számít, hogy az ember alig van otthon, mert rengeteget utazik – vallja Thomas Beier, a német LANDO szállítmányozási vállalat vezetője, aki saját bevallása szerint havonta legalább két hetet úton van a cég érdekeltségébe tartozó valamelyik országban. A LANDO sikerének egyik okát is abban látja, hogy személyes kapcsolatokat alakít ki a cég munkatársaival, partnerekkel, ügyfelekkel, s nem elégszik meg azzal, hogy csupán telefonon, elektronikus levelek útján érintkezik az emberekkel.

Az esseni székhelyű LANDO szállítmányozási vállalatot 1997-ben alapították meg, s 1999 óta tartozik a Hammer Csoporthoz. A csoportot alkotó cégek saját, egymástól különböző szakterületükkel járulnak hozzá a csoportszintű komplex logisztikai szolgáltatáshoz. A Lando fő tevékenységi területe a közúti szállítmányozás és a raktározás, s különösen a kelet-európai piacra koncentrálnak. A németországi, esseni székhelyről, valamint Hamburgból és Aachenből kiindulva folytatják logisztikai tevékenységüket, amely az észtszországi Tallintól az albániai Tiranáig terjed. A Hammer Csoport bő 15 év alatt jókora szakmai tapasztalatra tett szert, ráadásul megfelelő infrastruktúrával, partnerhálózattal, valamint szerte Európában alapos helyismerettel is rendelkezik. A LANDO Kft-nek jelenleg tizenhat kelet-európai országban van kirendeltsége, képvisellete, amelyek egymással összekapcsolva alkotják azt a hálózatot, amely magas színvonalú szolgáltatást tesz lehetővé. A gyors fejlődésnek indult baltikumi országokban – Észtországban, Lettországban, Litvániaiban – éppen úgy megtalálhatóak a cég képviselletei, mint a Balkánon lévő államokban, illetve a jelentős piaci erőt jelentő Ukrajnában és Oroszországban is. A vállalat a jövőben igyekszik nagyobb figyelmet fordítani a keleti irányú terjeszkedésre, hiszen az EU államokat és a kelet-, délkelet-európai országokat elválasztó határ 2004. május 1. után keletebbre toldódott. A LANDO megbízható partnerként rövid szállítási határidőket ígér versenyképes áron, amit úgy tud elérni, hogy gyakorlatilag Európában mindenütt jelen van, s pontosan ismeri a helyi viszonyokat. Márpedig a kelet-európai térségben még nem mindegyik nagy európai szállítmányozó cég ismeri ki magát, ami hátrányt jelent a versenyben.

A Hammer Csoport árbevétele 135 millió euró volt 2001-ben, s azóta egyre nő a forgalom. A csoporton belül a Lando GmbH. idén várható árbevétele 12 millió euró. Az alkalmazottak száma összesen ötszáz, a Lando-nál 80 ember. Minden kirendeltségen jól képzett, több idegen nyelvet beszélő szakemberek állnak az ügyfelek rendelkezésére. Az esseni központ fuvarszervezési osztályán például számos külföldi, kelet-európai munkatárson keresztül gyakorlatilag minden



Ujlaki Éva

olyan nyelven – köztük magyarul is – képesek kommunikálni, amelyeken az érdekelt partnerek, ügyfelek beszélnek. Essenben és Aachenben összesen 49 500 m² alapterületű raktár és rakodótér található, amelyeket a legkorszerűbb berendezésekkel szereltek fel. A Hammernél naponta átlagosan 1600, évente legalább 100 ezer küldeményt továbbítanak. Az esseni Lando saját szervezésében havi 1600 fuvar bonyolít. A cégcsoport összesen 200 saját – az 1,5 tonnástól a 40 tonnásig – gépjárművel rendelkezik. A Lando saját járműveinek száma 50, ezek 40 tonnás, ponyvás, nyerges szerelvények. A gépjárművek átlagos életkora nem éri el a másfél évet, s környezetvédelmi szempontból is megfelelnek az EU szigorú előírásainak. Nem utolsó szempont, hogy valamennyi járműbe telefont és műholdas figyelőrendszert szereltek be.

Thomas Beier elmondta, hogy annak idején szállítmányozási szakértőként kezdett el dolgozni. Nagyon jól ismeri a kelet-európai piacot, hiszen 1985 óta ebben a régióban tevékenykedik. Most is rengeteget utazik, mivel a személyes kapcsolatok ápolását fontosnak tartja az üzleti életben. Ebből a szempontból külön kiemelte a kelet-európaiak vendégszeretetét, akik nyitottak, barátságosak, könnyen lehet velük párbeszédet folytatni, vagy éppen barátságot kötni. Az Európai Unió keleti bővítésével nagy kihívás előtt áll a cég, s ezt személy szerint is izgalmas vállalkozásnak véli. A térség jelentős gazdasági potenciállal bír, különös tekintettel Ukrajnára és Oroszországra. Magyarország kedvező földrajzi elhelyezkedésének köszönhetően a terjeszkedés egyik kiindulópontja, ahonnan jól megközelíthetőek a térség országai.



A LANDO magyarországi munkatársai (balról jobbra): Balla Béla, Szabó Orsolya, Sike Sára és Ujlaki Éva

A LANDO cég célja az, hogy kiemelten kezelje azokat az Európai Unióhoz újonnan csatlakozott országokat, amelyek keleti határa egyben az Unió keleti határát is képezi. Így Magyarország, a magyar képviselet is jelentős szerepet kap. Másrészt erősíteni akarják a keleti országok közötti kétoldali közlekedési kapcsolatokat. Némi gondot okoznak az eltérő kultúrák és nyelvek, de Beier szerint a szállítmányozóknak alapvetően azonos a gondolkodásmódjuk, érzésviláguk egész Európában, ami alapján végül is könnyen szót értenek egymással.

A LANDO Hungaria Szállítmányozási Kft. 2002-ben alakult meg, s idén már 380 millió forint forgalomra számítnak. A vállalatban a német anyacég 80, míg Ujlaki Éva ügyvezető 20 százalék tulajdonnal rendelkezik. Ujlaki Éva tapasztalt szállítmányozó, akit a német cég képviselői kértek fel annak idején arra, hogy létrehozzák a LANDO kirendeltségét Magyarországon. Az ügyvezető a külkereskedelmi főiskolát végezte el, majd nemzetközi szállítmányozási és logisztika szakon szerezte meg második diplomáját. Emellett ADR- és RID-tanulmányokat is folytatott, veszélyes áruk nemzetközi közúti, illetve vasúti szállítására vonatkozó szakismeretekre tett szert. Veszélyes áruk továbbításához a szakértelem nemcsak elengedhetetlen, hanem kötelező előírás is az EU-ban. Márpedig a LANDO Hungaria Kft. veszélyes áruk szállításával is foglalkozik. Ujlaki Éva németül és angolul beszél, ami a szállítmányozási szakmában már nélkülözhetetlen.

A LANDO Hungaria Kft. egyre nagyobb forgalmat ér el, idén összesen már legalább 1800 fuvar bonyolított le, amivel jócskán meghaladja a tavalyi eredményt. Fő tevékenységi körébe a klasszikus szállítmányozás tartozik, a fuvarokat ré-

szint alvállalkozókkal végeztetik el, részint pedig az anyacég saját járműparkja felett diszponálnak. Jelenleg főleg a Magyarország és Németország közötti forgalom jelentős, de más útvonalakon – például Lengyelország, Franciaország, Svájc, Olaszország, Ausztria, Egyesült Királyság, Románia viszonylatában – is számottevő a szállítás. Ugyanakkor egyre nő a forgalom Ukrajna, Oroszország, Észtország, Lettország, Litvánia irányába. Ezek azok az országok, ahová még aránylag kevesen mennek el, noha gazdasági potenciáljuk nagy, s az üzleti kapcsolatok is bővülnek. Konkrétan szó van például arról, hogy a balti államokba hamarosan gyűjtőforgalmat indítanak.

Ujlaki Éva elmondta, hogy a komplett rakományokon kívül részrakományokat, kisebb küldeményeket, akár néhány dobozt is továbbítanak, valamint német import gyűjtőforgalmat bonyolítanak az anyacég essen raktára és a budapesti gyűjtőraktár között. Az ügyvezető célja az, hogy szakértelemmel, megbízhatósággal, az ügyfelek gyors és pontos kiszolgálásával hosszú távú kapcsolatokat alakítson ki. Igyekszik hangsúlyozni a magyar cég viszonylag kis méretéből fakadó előnyöket, például a rugalmasságot, az ügyintézők közvetlen és állandó elérhetőségét, miközben a háttérben az anyacéggel és a többi kirendeltséggel szoros együttműködés folyik, amely lehetővé teszi a magyar ügyfelek kifogástalan kiszolgálását és a fuvardíjak alacsony szinten tartását. A cég több referenciával büszkélkedhet, jelenleg az ügyfelek száma százra tehető. Ez a szám tartalmazza a csak alkalmanként szállító ügyfeleket, valamint olyan nagyobb partnereket is, akiknek éves szerződések alapján naponta több megbízást teljesít a cég.

Csarnai Attila

15 ÉVES A D



Leomlott a berlini fal, megszületett a lányom, és megalakult a DeltaSped – mindez 1989 krónikája Kiss Gábor szerint. A DeltaSped ügyvezető igazgatója az Olasz Kultúrintézetben köszöntötte a 15 éves társaság partnereit, egykori és jelenlegi vezetőit, valamint munkatársait.

A jó hangulatú fogadáson a vendégeknek és a házigazdák-nak is „történelmi krónika” volt, amikor Kiss Gábor felidézte a DeltaSped eddigi állomásait. 1990-ben, az első teljes évben 1500 fuvarral és 250 milliós árbevétellel kezdtek, s ma 14 ezer fuvarnál és 4,5 milliárdos árbevételnél tartanak.



Kiss Gábor és Suba Györgyi fogadta Péchy Lászlót, a hamburgi kikötő budapesti képviselőjét.

DELTASPED

Wáberer György, a Wáberer's Csoport elnöke, a DeltaSped jelenlegi tulajdonosa az alapítókkal, Tárnok Péterrel, Csépké Péterrel, Kiss Gáborral és Varga Istvánnal, az első ügyvezető igazgatóval.



Tombola nélkül nincs buli – vélik a DeltaSped vezetői. Kiss Gábor átadja az egyik tombolanyereményt a boldog nyertesnek.

Loran Barnabás, a DeltaSped sztárja sem hiányzott a műsorból! Az RTL-vetélkedőn ismertté vált kamionos paródián ezúttal is jót nevettek kollégái és a vendégek.



Chapman Freeborn Magyarországon

Kétmilliárd közelében

„Nincsen olyan kicsi áru, s nincsen olyan nagy sem, amelyet a légi szállító partnerekkel együtt ne tudnánk elszállítani a rendeltetési helyére” – hangzik a Chapman Freeborn légi szállítványozó világcég mottója, amely immár harminc éve érvényes szerte a világon. Az eltelt évtizedek a Chapman Freeborn társaságot igazolták, hiszen töretlenül fejlődik, s 1996 óta Magyarországon is irodát tart fenn.

A Chapman Freeborn első irodáját Londonban, a Buckingham Palace-szal szemben nyitotta meg 1973-ban, a központ jelenleg pedig a Gatwicken található. Az elmúlt harminc esztendő alatt a társaság a légi szállítványozói piac meghatározó szereplője lett, különösképpen a charter járatok indítása tekintetében. A három évtized alatt gyakorlatilag mindenféle repülőgéptípussal szállítottak árukat vagy személyeket: kezdve a kis Cessnáttól a Boeingeken át egészen a hatalmas Antonov gépekig. Mivel az utóbbi másfél évtizedben a menetrendszerinti és a charter járatok piaca egyre inkább közeledett egymáshoz, a társaság a piac valamennyi szegmensét fejlesztette. A Chapman Freeborn-hoz eleinte a Herkules repülőgépek flottája tartozott, s ekkor alapos tapasztalatot szerzett a személyzet biztosításában, valamint az áruk értékesítésében és a marketing tevékenységben. Ez a tapasztalat később nagyban hozzájárult a cég fejlődéséhez. Az első tengerentúli irodát Frankfurtban hozták létre 1981-ben. Azóta még gyorsabb a fejlődés: a Chapman Freeborn jelenleg a világ 19 országában 54 irodát tart fenn. A cég minden egyes irodája önállóan működik a helyi ügyvezető igazgató irányítása alatt, aki a Chapman Freeborn Csoportnak tartozik felelősséggel. A lényeg az, hogy helyben szülessenek meg azok a döntések, amelyeket helyben kell meghozni, hiszen ott ismerik legjobban az ügyfelek igényeit. Márpedig a legfontosabb cél az ügyfelek kéréseinek a teljesítése minél gyorsabban és rugalmasabban. Ennek megfelelően a helyi vezetők felelőssége jelentős. A munkatársak száma csekélynek mondható – az egész világon mintegy 300 munkatársat foglalkoztatnak. Vagyis éppen annyit, amennyire szükség van. Felkészültségük, szaktudásuk ugyanakkor kimagasló. Velük szemben elvárás az innovatív gondolkodás, a vállalkozói szellem, a légi szállítványozói piac alapos ismerete, hiszen gyorsan kell döntenünk, cselekedniük. A nemzetközi piacon szerzett tapasztalat nagyban hozzájárul ahhoz, hogy az ügyfelek elégedettek legyenek a szolgáltatásokkal: a cég munkatársai széles és pontos ismereteik által ugyanis időt és pénzt takarítanak meg megrendelőik számára.

Bálint Csaba, a Chapman Freeborn magyarországi képviselőjének ügyvezető igazgatója elmondja, hogy a Chapman Freeborn magyarországi irodáját 1996-ban nyitották meg. Jelenleg 24 munkatárs dolgozik itt, akik valamennyien jól felkészült szakemberek. Tavaly már mintegy 1,5 milliárd fo-

rint bevételre tettek szert, ami a megelőző év forgalmának a duplája. Idén további növekedésre számítanak. A forgalom növekedése annak köszönhető, hogy 2003-ban már beérték azok a célok, amelyeket a cég Magyarországon kitűzött. Emellett jó a szakembergárda, amely alaposan ismeri a piacot, ráadásul a légitársaságok köre is folyamatosan bővült. Európa nagy légi disztribúciós központjai Londonban, Münchenben, Frankfurtban található, de Budapest szerepe is lassan erősödik. Egyelőre hátrány, hogy Budapesten nincsen elég nagy tárolási lehetőség. A Chapman Freeborn mindenesetre jól tudná pozícionálni a különféle társaságokat Budapesten, amire az EU-hoz való csatlakozás után nagyobb az esély.

A Chapman Freeborn világcég az évek alatt szoros kapcsolatot épített ki a különféle, köztük a legjelentősebb légitársaságokkal és repülőtér-üzemeltető vállalatokkal, amelyekkel napi munkakapcsolatban állnak. Nem véletlen, hogy a céget már mindenhol ismerik, és elismerik tevékenységét. Nemcsak a partnerek, hanem az ügyfelek is megbízható szolgáltatót látnak benne. Nehéz lenne felsorolni, hogy a Chapman Freeborn mennyi új ügyfelet szerzett az utóbbi években. S a sornak természetesen nincsen vége, hiszen mindig újabb megrendelők keresik meg a világcéget. A Chapman Freeborn pedig az év 365 napján, a nap 24 órájában áll az igénylők rendelkezésére.

A társaság üzletpolitikájának középpontjában a költségkímélő és időtakarékos szolgáltatás áll. Az irodák gyakorlatilag azonnal pontos árajánlással, légi fuvarozási lehetőséggel, a szállítással kapcsolatos részletes ismeretekkel tudnak szolgálni. Nos, a gyorsaságra gyakran szükség van, hiszen előfordul, hogy például gyógyszert, orvosi felszerelést, életmentő eszközöket kell sürgősen továbbítani egyik helyről a másikra. De – állítják a társaság vezetői – ez sem gond, mivel az irodák 24 órás készenlétkben vannak, s képesek minden kérést teljesíteni. Nem egyszer volt már rá példa: az ügyféllel való kapcsolatfelvétel után egy órán belül megszerverték, hogy a megfelelő repülőgép rendelkezésre álljon. Mindezt annak köszönhetően sikerül elérniük, hogy jól ismerik a világot behálózó repülőgépjáratok elérhetőségeit és csatlakozásait, a repülőterek forgalmát. Ha pedig a kért járat nem elérhető, a cég munkatársai alternatív megoldást kínálnak.

A cég történetében emlékezetes esemény volt, amikor 2003 elején azzal a kéréssel fordultak hozzájuk, hogy az olimpiai lángot vigyék körben a világon. A ritka kérést természetesen nem utasították vissza. Darren Banham kapta a feladatot, hogy munkatársaival együtt szervezze meg az olimpiai láng világméretű útját. A többhónapos előkészületek után június elsején jött el a nap, hogy a láng Gatwickről elkezdte hosszú útját, amely kerekén 45 napig tartott. A Chapman Freeborn munkatársai három kontinens számtalan országában álltak készen arra, hogy a szervezést segítsék, illetve a felmerülő logisztikai problémákat megoldják. Darren Banham pedig szinte többet volt a levegőben, mint a földön ez alatt az idő alatt, de végül elmondhatta: a küldetés sikeres volt. S azóta az olimpiai játékok is zökkenőmentesen lezajlottak Athénban.

Csarnai Attila

DHL Nemzetközi Szállítmányozó Kft.

Változó paritások, a vártnál kisebb forgalom

A DHL Nemzetközi Szállítványozó Kft. ügyvezető igazgatója, Dejcző László a freight részlegre gyakorolt európai uniós csatlakozási hatásokat foglalta össze kérésünkre.

– Az EU csatlakozás hatásai akkor érzékelhetők plasztikusan, ha az előzetes várakozásainkkal hasonlítjuk össze a bekövetkezett tényeket. Arra számítottunk, hogy a csatlakozás hatásaként a vámtevékenység csökkenése sújt majd bennünket, de növekedik majd forgalmunk, s az egyszerűsített, gyors határátmene-tek tényleg megvalósulnak. Úgy becsültük, hogy a kieső EU-s áruk bevételeit pótolja majd az EU-n kívüli, harmadik országos áruk mozgása. Terveztük az intrastat lehetőségeinek kihasználását is.

Csaknem négy hónappal május elseje után már látszik, hogy a vámtevékenységünk mértéke eltér a tervezettől. Az intrastat messze a várakozások alatt van (ez közvetetten látszik is az ország büdzsésén), a megbízók többsége most kezd „ráébredni”, hogy ez a kötelező adatszolgáltatás is létezik. A csatlakozási ceremónia és a nyári szabadságolások uborkaszegényje után, szeptember hónapban kezdett megindulni a harmadik országos (pl.: távol-keleti) forgalom. A harmadik országos, (EU-n kívüli) áruk EU-belépő vámkezelése sem olyan mértékű, mint azt előzetesen vár-

tuk. A határnyitás megtörtént ugyan, de az ellenőrzések időtartamán és zökkenőmentességén még lehetne tovább finomítani. A forgalom nem nőtt attraktívan, de a paritások viszont változtak: az eddig erős többséget képviselő „ex works”-ből zömében átváltottak a „DDU”-ba. Ez nem igazán használ a szállítványozóknak: a kicsiknek nagyon húsba vágó, de a nagyok is – köztük a DHL is – megszenvedik. A tételszám ugyan növekedett, de a bevételeink fajlagosan alacsonyabb. Ennek oka főként a paritásváltásban keresendő (mi hálózatban dolgozunk, s számunkra nem jó, ha a paritás „odakint” fizet). A paritásváltás a szállítványozási piac többi tagjának is okozott gondokat, mivel nem nőtt az esetszám az elvárt mértékben. A „DDU” paritás az importőröknek kedvező, de a magyar szállítványozóknak hátrányos.

Az ÁFA-raktári engedélyeket csak most lehetett megszerezni, s az időbeli csúszás miatt ezek a megbízók „eltűntek”, máshogy oldották meg üzleteiket.

Az európai uniós csatlakozás – optimistán közelítve a hatásokhoz – már

előzetesen is úgy tűnt, hogy nem fog használni a speditőröknek, vámügynököknek. Nos, a csatlakozás után alig négy hónappal elmondható, hogy még a várt szintet is alulteljesítettük. A szeptemberi élénkülés kedvező, de nem kompenzálja a nyáron elvesztett lehetőségeket. A helyzethez igazodva költség- és létszám-takarékosan kell gazdálkodnunk. A DHL – köszönhetően nagy, stabil megbízóinak – azért őrzi vezető pozícióit.

A nemzetközi fuvarozás az utóbbi három hónapban a magyarországi kapacitás jelentős százalékában – export-megbízások hiányában – állt (de import sem volt...). A május elseje előtt megélt élénk forgalom a csatlakozás időpontja után visszaesett.

A komplett rakományok száma és a belföldi forgalom az utóbbi két évben cégünknel folyamatosan emelkedő tendenciát mutatott. A nemzetközi közúti expressz fuvarozásban a határnyitás óta a küldeményszám növekedett (köszönhetően EU-hálózatunknak). Magyarország inkább fogadó, mint exportáló ország. A nyár után beindultak a vezető ipari, elektronikai cégek, a beszállítók, de a kisebb vállalkozásokon nem érzékelhetők az erősödés jelei.

Bárány Tibor



Globális szállítmányozási biztonságtechnika

GE-eszköz a konténer technikában

A GE biztonságtechnikai üzletága bejelentette, hogy megkezdte egy, elsősorban a vízi áruszállításban alkalmazandó költséghatékony konténer-biztonságtechnikai eszköz tesztelését. Az eszközt az Amerikai Tengerészeti Biztonságtechnikai Expón mutatták be New Yorkban.

A GE által kifejlesztett eszköz észleli a konténerhez történő jogosulatlan hozzáférést, továbbá figyel a behatolás jeleit az úton lévő konténeren, így a gyártók, a vámtisztviselők és az importőrök megőrizhetik a konténer sértetlenségét a teljes kiszolgálási láncon keresztül.

A nemzetközi áruszállításban résztvevő összes áru több mint 90 százalékat konténerekben szállítják, az USA kikötőibe pedig évente megközelítőleg 8 millió áruszállító konténer érkezik. Legyen szó bármilyen rakománytípusról, a GE által kifejlesztett eszköz globális mechanizmussal biztosítja az úton lévő áruszállító konténerek biztonságát anélkül, hogy akadályozná a nemzetközi kereskedelem folyamatát.

„A globális kereskedelem jövője attól függ, mennyire lesznek képesek a szállítmányozók és a kormányhivatalok növelni a rakományok biztonságát a hatékony áruforgalom elősegítése mellett” – jelentette ki Greg Burge, a GE Security Networked Services részlegének elnöke. „A világ egyik vezető szállítmányozójaként és konténer bérbeadójaként a GE-nek komoly érdeke fűződik egy biztonságos, megbízható, költséghatékony globális eszköz kifejlesztéséhez és gyakorlati alkalmazásához.”

A tenyérnyi méretű konténer-biztonságtechnikai eszköz (CSD) minden speciális kellék nélkül belülről könnyedén odaerősíthető bármely tengeri szállítókonténer ajtófélfájához. A rakomány előállítója vezeték nélküli kézi műszer segítségével, egyedi azonosító kóddal aktiválhatja az eszközt.

A CSD automatikusan közli állapotát a kikötőkben elhelyezett vezeték nélküli olvasókkal, és jelzi, hogy mikor és hol nyitották ki a konténer annak első leplombálása óta. Egy speciális vezeték nélküli kézi műszer segítségével, mellyel a CSD aktiválható és kikapcsolható, a vámtisztviselők is bármikor megvizsgálhatják a rakományt. Amikor a konténer megérkezik, az importőr ellenőrzi a hozzáférési jegyzéket, és a konténer kinyitása előtt kikapcsolja a CSD-t.

Az adatok tárolása és kezelése egy biztonságos információs gerincvezetéken keresztül történik. A vezeték nélküli olvasók és konténer-biztonságtechnikai eszközök közötti kommunikáció, mint minden tranzakciós feljegyzés, titkosított.

A konténer-biztonságtechnikai eszköz kifejlesztése a svédországi székhelyű All Set Marine Security AB nevéhez fűződik, tesztelését pedig az USA kormányzata és a magán-szektor végezte. Az eszköz funkcióit a GE hozzáférés-ellenőrző platformjával és érzékelő programsomagjával, valamint a vállalat vezeték nélküli kézi tranzakciós szoftver és adatkezelési hálózat technológiájával bővítették.

„A GE nagy volumenű gyártói kapacitása, a kereskedelemben történő bevezetés terén fennálló lehetőségei, a technológiai integráció és az ügyfelek támogatása révén elfoglalt különleges helyzeténél fogva vezető szerepet tölthet be egy globális eszköz kifejlesztésében” – jelentette ki Burge.

A GE Infrastructure üzletág Security divíziója a General Electric Company 100%-os tulajdonú leányvállalata, mely a biztonságtechnikát és az életminőséget javító termékekben használatos kommunikációs és információs technológiák fejlesztésével és előállításával foglalkozik. Több mint 30 országban vannak gyárai, nevéhez pedig számos jól ismert márkájú behatolás- és tűzvédelmi rendszer, beléptető rendszer és épületfelügyeleti rendszer, video felügyeleti rendszer, robbanóanyag és kábítószer-kereső rendszer, kulcsmenedzselés és strukturált vezetékrendszer fűződik. Ha többet szeretne megtudni a GE Security divíziójáról és termékeinkről, tekintse meg a honlapot a www.gesecurity.com címen.

A GE Infrastructure a GE néhány leggyorsabban növekvő üzletágából álló csúcstechnológiájú platform. Ezek a globális üzletágak infrastruktúra-védelmi és termelékenység-növelő megoldásokat kínálnak az iparágak számára problémát jelentő legégetőbb kérdéseik némelyikére: tiszta víz, biztonságos létesítmények, gyárak automatizálása és érzékelő alkalmazások az operációs környezetben. A GE Infrastructure székhelye a Connecticut állambéli Wiltonban található. Bővebb információért tekintse meg a www.geinfrastructure.com honlapot.



SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2004

Konferencia • Fórum • Párbeszéd
 Szakmai találkozó
 2004. november 10–11., Budapest,
 Corinthia Aquincum Hotel

Fővédnök: Kóka János miniszter

*Merre tovább
 magyar szállítmányozás?
 Trendek a világban
 Mit hozott az Európai Unió?
 Schenker a példa*

Előadók:

Manfred F. Boes,
 a FIATA elnökhelyettese,

dr. Kovács Ferenc
 közlekedési helyettes államtitkár,

dr. Daróczi Ferenc
 dandártábornok, a VPOP főigazgatója,

Kautz István,
 a Masped Rt. elnök-vezérigazgatója,

Kovács Imre,
 a MÁV Rt. áru fuvarozási főigazgatója,

Wáberer György,
 a Wáberer's Csoport elnöke

Jelentkezés: 303-9391

Slezák Gabriella



Manfred F. Boes



Wáberer György



Kautz István



Kovács Imre

Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara

Antal Attila az osztályelnök

Tisztújító küldöttértekezletet tartott a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara. Ennek során új vezetőséget választott a VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítványozás Osztály is. Osztályelnökké ismételten *Antal Attilát* választották.

Osztályalelnök *Németh Péter* (FŐSPED-FÓTEFU Kft.) lett. Az osztályelnökség tagjai: *Berkó Károly* (Alfa-Hír Bt.), *Csoltó Gábor* (Transagent Kft.), *Dorogi András* (egyéni vállalkozó), *Dudás Zoltán* (egyéni vállalkozó), *Kautz István* (MASPED Rt.), *Kovács Imre* (MÁV Rt.), *László György* (Volán Egyesülés), *Lepp László* (Volánbusz Rt.), *Orosz László* (Hibexsped Kft.). Osztályelnökségi póttagok: *Nedeczky Tibor* (Weekendbusz Kft.), *Nietsch Tamás* (Nietsch Kft.), *Pető Ernő* (Multicontact Bt.), *Sipeki József* (egyéni vállalkozó).

A BKIK VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítványozás Osztály elnöksége által alapított, „Az Év Közlekedési Vállalkozója” díjjal (amelyet eddig évente a Spedexpón adtak át, de a kiállítás elmaradt, így az átadás öszre csúszott) három főt tüntettek ki:

Nedeczky Tibor, a Weekendbusz Kft. ügyvezető igazgatója a személyszállítás területén és a Közlekedési Osztály „nem menetrend szerinti” közlekedés szakmai kollégiumának vezetőjeként végzett kimagasló szakmai tevékenységéért kapta a díjat.

Kovács Imre, a MÁV Rt. árufuvarozási főigazgatója a vasúti árufuvarozás területén végzett magas színvonalú munkájáért részesült az elismerésben.

Pető Ernő, a Multicontact Bt. ügyvezetője az osztály gondozásában kiadott Közösségi Vámködex és Vámszótár létrehozásában végzett példamutató tevékenységéért vehette át a díjat.



Antal Attila



CREDIT-MARK-t

Piactér a Vállalkozások részére!

Vevőt keres?

Szállítóra van szüksége?

A CREDITreform MARKeting CD segít Önnek!

A CD annak a több mint 50 000 gazdaságilag aktív magyar cégnek az elérhetőségi és alapadatait tartalmazza, amelyekre mindenkinek szüksége van a piacépítés szempontjából.

Egy címadat kevesebb, mint 50 fillér!

www.creditreform.hu

1084 Budapest, József u. 13

Tel.: 36-1 3333 000 Fax: 36-1 3333 111

Creditreform marketing CD mindaz, ami vállalkozásának fontos!

Európai Unió

Mit akar Jacques Barrot?

Az európai közlekedéspolitika jövőjét illetően komoly tervekkel rukkolt elő az Európai Unió közlekedési bizottságának meghallgatásán Jacques Barrot, aki az EU-ban Loyola de Palacio asszony távozása után a közlekedési biztosi feladatokat látja el. A 67 esztendőes jobboldali francia politikus a fő hangsúlyt a közlekedési szektor további liberalizálására, az infrastrukturális fejlesztések felgyorsítására, a versenyképesség fokozására, a belvízi hajózás szerepének növelésére, s a munkaerő nagyobb megbecsülésére helyezi.

A háromgyermekes politikus eredeti végzettsége jogász, de már egészen fiatalon bekapcsolódott a politikai életbe. Az elmúlt évtizedekben bőséges tapasztalatokat szerzett különféle szakterületeken, hiszen volt kereskedelmi, egészségügyi és munkaügyi miniszter is. Mintegy 30 éven át tagja volt a francia nemzetgyűlésnek, s a pénzügyi bizottság elnökeként jó rálátása volt a gazdasági folyamatokra. Bár kimondottan közlekedési témákkal nem foglalkozott, magas beosztású pénzügyi szakemberként számtalan nagyberuházás megvalósításában vett részt. Idén áprilistól az Európai Unió regionális politikájának irányításáért volt felelős.

Jacques Barrot alapos felkészültségről tett tanúbizonyságot, amikor az Európai Parlament közlekedési bizottságának tagjai az európai közlekedés jövőjéről faggatták. Jacques Barrot kulcskérdésnek tartja, hogy a közúti közlekedés növekvő költségeit elsősorban a nehéz gépjárművek üzemeltetői állják. Tevékenységének első részében mindenképpen prioritást élvez, hogy ezen a téren eredményes tárgyalásokat folytasson az érintettekkel, s az Európa Unióban egységes matricás rendszert vezessenek be. A későbbiekben az extra költségek megfizetéséről is el kell gondolkodni, ami a közlekedési dugók elhárításából, a balesetek megelőzéséből és a levegőszennyezés mérsékléséből származik. A közúti közlekedés másik súlypontja az üzemanyag egységes adóztatásának bevezetése az EU tagállamaiban. Ez nem lesz könnyű feladat, hiszen az országok érdekei eltérők. Jacques Barrot élesen bírálta azt a gyakorlatot, hogy az EU államai között különféleképpen büntetik a közlekedési szabálytalanságokat. A jövőben tarthatatlan, hogy a gépjárművek vezetőit ugyanazért a kihágásért egymástól eltérően büntessék a tagállamokban.

A közlekedési biztos ennek megszüntetése érdekében a rendőrségek és az igazságügyi szervek együttműködését szorgalmazza annak érdekében, hogy a

közlekedés biztonságát egységes elvek alapján bírálják el.

Jacques Barrot megengedhetetlennek tartotta, hogy további halasztásokat szenvedjen a tranzeurópai közlekedési hálózat kialakítása. Az anyagi erőforrások jobb kihasználása érdekében az EU különféle pénzügyi forrásait kell összehangolni és igénybe venni. Ha egy adott országban problémák támadnának, s emiatt a beruházások megvalósítása késlekedik, egyenesen Brüsszelhez kell fordulni, hogy megoldást találjanak a felmerülő gondokra. Az EU-ban a közlekedéspolitikának prioritást kell élveznie, s ennek érvényesítéséért mindent megtesz a közlekedési biztos. Barrot ennek kapcsán megemlítette, hogy minél hamarabb jobb közlekedési összeköttetést kell létrehozni az EU országai és a balkán államok, valamint Oroszország és Ukrajna között.

A légiközlekedés versenyképességének fokozását illetően Barrot azon a véleményen van, hogy az államoknak egyszeri, gyors segítséget kell nyújtaniuk az érintett légiközlekedési társaságoknak. A belföldi járatok esetében pedig el kell gondolkodni a kerozin megadóztatásának mikéntjéről.

Jacques Barrot kiemelt szerepet szán a belvízi hajózás fejlesztésének, mivel az a jövő Európájának fontos szállítási módja. Ez az a terület, amit semmiképpen nem szabad elhanyagolni. A belvízi utakon történő szállítást integrálni kell a logisztikai láncba. Az egyik prioritás, hogy mihamarabb elfogadják a Folyami Információs Szolgáltatás (River Information Service) irányelveit. Az Európai Bizottság már júniusban javasolta, hogy Európában egységes folyami információs rendszert vezessenek be, amely azonos elvek alapján szabályozza a belvízi hajózást.

Jacques Barrot lényegesnek tartja, hogy a tengerészek, illetve a folyami szállítás területén dolgozók kellő megbecsülést élvezzenek. Meg kell akadályozni, hogy az érintett cégek az ol-



Jacques Barrot

csóbb munkaerő reményében azokba az EU-tagországokba vándoroljanak, ahol alacsonyabbak a bérek. Ennek érdekében át kell tekinteni a hajózás területén dolgozók munkakörülményeit, s szigorú ellenőrzésekkel gátat kell vetni annak, hogy ugyanazon zászló alatt közlekedő hajókon szolgálatot teljesítő matrózoknak egymástól eltérő béreket adjanak. Különösen az új EU-tagállamok esetében érdekesek ezek a törekvések, hiszen előfordulhat, hogy például egy magyar tengerészt kevesebb bérért alkalmaznak ugyanazon a hajón, ahol azok a társai is dolgoznak, akiknek a hazájuk már régóta az EU tagállama. A közlekedési biztos szerint munkahelyi kollektív szerződések megkötésével kell szabályozni az egységes bérezés megvalósítását. A hajózás mellett erre kell törekedni más közlekedési ágazatban is, különös tekintettel a vasutakra.

A vasúti közlekedés tekintetében a fő feladat az, hogy a piac liberalizációjával az áruszállítás versenyképességét javítsák. Ezt szolgálják azok az intézkedések, amelyeknek az a céljuk, hogy az adott országok vasúti társaságai ne élhessenek vissza domináns szerepükkel. Barrot a tisztességes verseny feltételeinek biztosítása érdekében személyesen veszi fel a kapcsolatot minden ország versenyhivatalával, hogy gátat vessenek a monopolisztikus törekvéseknek, s megtalálják a minden számára előnyös megoldásokat. A közlekedési biztos megerősítette, hogy szigorúan ellenőrzi majd a vasutakra vonatkozó szabályok betartását a tagállamokban. Sikeraszall azért, hogy rendelkezésre álljanak azok az anyagi eszközök, amelyek felhasználásával korszerűsíthetik, illetve egységes irányításúvá alakítják az európai vasúti hálózatot.

Csarnai Attila

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.

Európai helyzetkép

Robbanásszerűen fejlődhet a kombinált fuvarozás

Vajon hogyan fejlődik tovább a kombinált áruszállítás Európában az elkövetkezendő években? Vajon a jelenlegi infrastruktúra megfelelő lesz-e, hogy a várhatóan jócskán megnövekvő forgalmat zökkenőmentesen lebonyolíthassák? Milyen kihívásokkal kell szembenéznük a kombinált áruszállításban érdekelt szakembereknek, üzletembereknek 2015-ig? Egyebek mellett ezekre a kérdésekre kereste a választ az a tanulmány, amelyet a Nemzetközi Vasúti Szövetség (UIC) rendelt meg, s amelynek megállapításait nemrég hozták nyilvánosságra.

A tanulmányt a Kessel és Partner tanácsadó cég munkatársai végezték el, s a vizsgálatba a Nemzetközi Kombi Szövetség (UIRR) szakemberei is bekapcsolódtak. A tanulmány 18 jelentős európai áruszállítási folyosót, s 30 nagy terminál régiót vizsgált meg részletesen. Ezzel az európai kombinált áruszállítás mintegy 80 százalékának az infrastrukturális hátterét górcső alá vették. Európában a legjelentősebb kombinált áruszállítási folyosók Németországban, Franciaországban, Belgiumban, Svájcban, Spanyolországban találhatók. Németországban említést érdemel a Hamburg és a Rajna vidéke, valamint a Saarbrücken és Stuttgart közötti útvonal. Franciaországban kiemelt jelentőségű a Metz és Dijon, illetve a Párizs és Orléans közötti szakasz. Belgiumban az antwerpeni, Svájcban pedig a bázeli térség játszik elsőrangú szerepet.

A tanulmány megállapítja, hogy 2015-ig a kombinált áruszállítás volumene a mostani szinthez képest több mint a duplájára emelkedik a vizsgált 18 folyosón. A fejlődés érdekében nagy szükség lesz arra, hogy közlekedéspolitikai és adminisztratív eszközökkel is segítsék a kapacitás növekedését. A határokon átvéelő kombinált áruszállítás színvonalának javítása végett mielőbb olyan államközi együttműködés megvalósítása szükséges, amely a folyamatokat hatékonyabbá teszi, s jobb információáramlást, koordinálást biztosít. Ha ez sikerül, akkor 2015-ben a jelenlegi évi 44 millió tonnáról 104 millió tonnára emelkedhet az európai kombinált szállítás volumene, ami 135 százalékos növekedésnek felel meg. A tanulmány szerint ráadásul ez elég visszafogott előrejelzés, hiszen a növekedés még ennél is nagyobb lehet.

A vizsgálat megállapítja, hogy a vasút csak akkor tud megbirkózni ezzel a növekedéssel, ha a hálózatát, illetve az átrakódó területek – terminálok – kapacitását jócskán bővíti. Ez pedig nem lesz könnyű feladat. Németországban a

legnagyobb terminál Hamburgban és Brémában található: az előbbiben csökkenésre, az utóbbiban növekedésre számítnak. Szintén nő majd a forgalom Kölnben és Münchenben, ahol mindenképpen jó előre kell gondoskodni a terminálok bővítéséről. Ausztriában Bécsben, Grazban, Villachban vannak a legnagyobb terminálok, amelyek a jelenlegi szinthez képest szintén jelentősebb forgalmat bonyolítanak majd le. De a komolyabb terminálok közül szűk lesz a hely Valenciában, Milánóban, Prágában és Budapesten is. A fejlődés érdekében nem elegendő, hogy bővítik, javítják az infrastruktúrát, hanem a hatékonyság számottevő változtatására is szükség lesz. A leglényegesebb európai áruszállítási folyosókat tehermentesíteni kell, s új nyomvonalak létesítése válik szükségessé. A tanulmány konkrét javaslatokat is megfogalmaz. Olyan nyomvonalakat kell létrehozni, amelyeket csak áruszállításra használnak. Példaként említik Belgiumot, ahol Athus és Meuse között van ilyen szakasz. Másik megoldás az, hogy az áruszállítást segítő vasúti beruházást valószínűsítanak meg. Erre a Deutsche Bahn példáját hozzák fel, amely a „Netz 21” projekt néven valószínűsíti meg hálózatfejlesztést. Szükség van a költségeket, a kihasználtságot elemző tanulmányok készítésére. Megoldásként felmerülhet, hogy a menetrendeket jobban összehangolják, illetve hosszabb szerelvényeket indítanak útnak. Az országok, vállalatok közötti információcseré hatékonyságát mindenképpen javítani kell, s érdemes egymás hibáiból, illetve előnyös megoldásaiból okulni. A közúti forgalom kiváltására jó példa a Verona és Bologna közötti vasúti áruszállítás. Érdemes alkalmazni olyan rendszereket, amelyek folyamatosan figyelik a kapacitás-kihasználtságot. Nagyobb figyelmet kell szentelni a korszerű szerelvénytechnológiák alkalmazására, hogy növelni lehessen a hasznos teher mennyiségét.

Természetesen a terminálok befogadóképességét is növelni kell, illetve javítani szükséges üzemeltetésük színvonalán. Ha nem változna a mai helyzet, akkor 2015-ben évi 1,7 milliárd raktárhely hiányozna. Szakértők arra hívják fel a figyelmet, hogy nem is annyira az egyes terminálok kapacitásával van baj, hanem azzal, hogy összességében kevés van belőlük, tehát a hálózatot kell bővíteni. A tanulmány azt javasolja, hogy a beruházók mindenképpen időben kezdjék el az építkezéseket, mert az áruszállítás növekedése robbanásszerű lehet. Már a terminálok tervezésekor figyelemmel kell lenni arra, hogy elegendő tartalék kapacitás álljon rendelkezésre. A működés színvonalának javítása érdekében magasan képzett szakembereket kell alkalmazni; optimalizálni szükséges a folyamatokat; korszerű informatikai eszközöket kell használni. A diszkrimináció elkerülése érdekében semleges üzemeltetőknek kell irányítaniuk a terminálokat, amelyek így „nyílt”, azaz mindenki számára egyforma eséllyel hozzáférhető terminálokká válhatnak. A tanulmány befejezésül azt tanácsolja, hogy minden egyes országnak érdemes saját háza táján is alapos elemzést végeztetnie arról, milyen kihívásoknak néz elébe a kombinált fuvarozás, s hogyan lehet megbirkózni a feladatokkal.

Csarnai Attila

Szakmai konferencia az „LCP-hajón”

A logisztika mobil vállalati eszközei

Az LCP Systems Kft. idén október elsején rendezte meg évente visszatérő, sétahajózással egybekötött szakmai konferenciáját a Budapest hajón, ahol egyebek mellett a logisztika vállalati mobil megoldásai is témaként szerepeltek.

Hegedűs Viktor és Horváth Csaba ügyvezető igazgatók mutatták be a céget a konferencia bevezetőjében. Elmondták, hogy azzal a céllal alapították vállalkozásukat, hogy partnereik számára olyan informatikai megoldásokat kínáljanak – hardvert és szoftvert egyaránt – amelyek gyakorlati oldalról közelítik meg a felvetődő ügyviteli, logisztikai és informatikai gondokat.

A Symbol Technologies multinacionális vállalattal kötött megállapodásnak megfelelően az LCP Systems a Symbol kiemelt partnere Magyarországon. Ez teszi lehetővé számára, hogy világszínvonalú on-line (rádiófrekvenciás) és off-line (vezetékes, vagy mobil adatgyűjtő) eszközöket és alkalmazásokat telepítsenek azon ügyfeleiknél, akik saját logisztikai rendszert működtetnek (raktár, teherautó flotta, karbantartó csapat).

A felhasználó a rádiófrekvenciás eszközök segítségével költség-hatékonyan teremthet állandó kapcsolatot a raktári dolgozók által használt mobil terminálokkal, így biztosítva a naprakész nyilvántartást a vállalatirányítási rendszerben. Az így kialakított és következetesen működtetett rendszer előnye, hogy felgyorsul a kiszolgálás, s jelentősen csökken a hibalehetőség. A dolgozók munkája mérhetővé és követhetővé válik, s megszüntethető a papíralapú, kétszeri adatbeviteli munka. Hasonló elvek alapján alakítják ki a külső helyszíneken dolgozó munkatársak által használt mobil egységeket és ezek alkalmazásait is.

Az LCP Systems megoldásai különböző szinten támogatják a logisztikai szolgáltatásokat, a már meglévő ügyviteli rend-

szerek kiegészítésétől a komplex logisztikai rendszerek megtervezéséig és megvalósításáig. A társaság szakemberei gyakorlati tapasztalatok alapján integrációt teremtenek a logisztikai és a vállalatirányítási rendszerek között, ezzel is javítva ügyfeleik jövedelmezőségét és működési hatékonyságát.

A szakmai konferencián a MITAC Corporation, a MioTechnology Europe, a Navisys, a Covertec, a Baracoda, a Symbol Technologies, a HelvétiaSoft termékeivel ismerkedhettek meg a résztvevő szakemberek. Az előadásokban bemutatott termék közül most csak kettőt idézünk fel.

A francia székhelyű Baracoda szá-

mos országban forgalmazza vezeték nélküli adatrögzítő megoldásait logisztikai, szállítmányozási cégek, a kiskereskedelem, a disztribúció, az egészségügy és a gyártás területén tevékenykedő vállalatok számára. Termékei olyan „Bluetooth” képességekkel rendelkező vonalkódtechnikai eszközök, amelyek PC és Macintosh rendszerekkel is kompatibilisek. Ezen túlmenően összeköthetők POS, PDA-eszközökkel, termionálokkal, mobiltelefonokkal, robot és LAN hálózatokkal is. A Baracoda BCM2604L kézi vonalkód-olvasója szintén az imager technológia elvén működik. Előnye, hogy Bluetooth kapcsolaton keresztül 100 méteres távolságra képes továbbítani az olvasott vonalkódot. Mivel off-line üzemmódban akár ötezer vonalkód tárolására is alkalmas, külső adatrögzítésekhez is kiválóan felhasználható, s így jól alkalmazható a logisztika területén is.

A Symbol DS6608 elnevezésű kézi vonalkód-olvasója a képalkotó (imager) technológia révén bármilyen irányból képes olvasni szinte az összes egydimenziós és kétdimenziós vonalkódot. Az imager technológia lényege, hogy az eszköz nem a kibocsátott lézersugárral olvas, hanem egy CMOS kamerával fényképezi le a vonalkódot, amelyet feldolgoz. Ez az egyik leggyorsabb kézi-szkennert, amelynek üzemeltetési költsége igen kedvező.

Az LCP Systems Kft. vezetői vallják, hogy a legjobb logisztikai rendszer az, amelynek létezése igazából sohasem tűnik fel, amelynek működése olyan annyira a háttérben zajlik, hogy a más területen dolgozó munkatársak lényegében nem is érzik annak fontosságát. Ha a logisztikai rendszer jól működik, akkor nincs áruhiány, árucserre, magas készlet, gyártás-leállítás, hibás összeállítás, felesleges adminisztráció, vagy lassú adatfeldolgozás.

B. T.

Covertec™

Exkluzív kiegészítők PDA készülékekhez



-  *Speciálisan tervezett formájú tokok, PDA-tartók szinte valamennyi márkához*
-  *Autótöltők, fülhallgatók, képernyővédő fóliák*
-  *Estétikus megjelenés, magas minőségű kivitelezés*

LCP Systems Kft.
tel.: 222-1540 • web: www.lcp.hu • e-mail: info@lcp.hu



Magyar Hajózási Emléknep Neszmélyen

Csodálatos napsütéses idővel ajándékozta meg az indián nyár azt a közel száz hajózással foglalkozó, illetve hajózást szerető embert, aki résztvett 2004. október 2-án az első alkalommal megrendezett Magyar Hajózási Emléknapon Neszmélyen. Sokakban felmerülhet a kérdés, miért épp ebben az Esztergom és Komárom között a 10-es főút mellett fekvő, 1400 lelket számláló községben tartották ezt az új keletű hajósünnepet. A válasz, mert a település Szent Ilona Kikötőjében hozta létre a Zoltán Alapítvány lelkes csapata, Benkő Ferenc Neszmélyi Község Polgármestere hathatós segítségével, Magyarország első hajóskanzenjét. A skanzenben jelenleg három felújított, látogatható (Zoltán, Neszmély, Sopron) és két felújításra váró hajó (Petőfi, Kassa/Debrecen) található.



A hajózási emléknep délelőtti konferenciával kezdődött, amit a község iskolájában tartottak. A konferencia első előadója Mészáros Balázs, a Közlekedési Múzeum főmunkatársa volt, aki a hajózás történetéről beszélt az őskortól, napjainkig.

A jelenlévők aláírták a Magyar Hajózási Emléknep Alapító Levelét, mely megfogalmazta, hogy az emléknepet ezentúl minden év szeptemberében a Tengerészeti Világnapot követő szombaton rendezik meg Neszmélyen.

Az emléknep délután a Szent Ilona Kikötőben folytatódott, ahol a skanzenbe befogadásra került az ország legidősebb hajója, az 1869-ben épült Zoltán lapátkerékes gőzhajó, amit a Százhalombattai Erőmű ajándékozott a hajó nevét viselő alapítványnak. Ünneplés keretében átkeresztelték a Bakony lapátkerékes gőzöst, új neve Neszmély lett. Az ünneplés pillanatok után az érdeklődők végigjárhatták az említett két hajót, valamint a Sopronvontóhajót.

Joggal bízhatunk abban, hogy október 2-án egy sokáig élő hajósünnep alapjait rakták le a résztvevők, és jövőre legalább ugyanennyi érdeklődő jelenik meg a 2. Magyar Hajózási Emléknapon.

A hajózási rovatunk a
Fluvius Kft.
szakmai támogatásával készült

A gázolaj minőségét az olcsó importok rontják Baktériumok állítják meg a nagy dízel motorokat

Nem indul a motor. Egy kis hibakeresés után üzemanyagihiány állapítható meg. Mi vezet ehhez, a gondos karbantartás ellenére? Mitől tömődtek el az üzemanyagszűrők?

Ez a jelenség az utóbbi időben mind gyakrabban fordul elő, főleg nagyméretű üzemanyagtartállyal rendelkező munkagépek, mozdonyok, hajók esetében. Minden előzetes jel nélkül egyszer csak nem indul többé el a motor, vagy hirtelen csökken a motor teljesítménye. A hibakutatás az eltömődött üzemanyagszűrőkhöz vezet. További oknyomozás során derül ki, hogy nem a szakműhely slamos munkájában keresendő a vétkes. Az összes karbantartási időintervallumot pontosan betartották, minden ellenőrzést, csereelőírást figyelembe vettek. Ennek ellenére nem kap a gép egy csepp üzemanyagot sem. Ez a probléma régóta ismert. Leginkább az erősödő olcsó import, a gyenge minőségű, gyakran magas víztartalmú gázolaj miatt vált ismét gyakori jelenséggé.

Miért tömődnek el a szűrők, ha az előírásoknak megfelelő, legjobb üzemanyag lett vételezve? Laborvizsgálatok mutatták ki, hogy a bűnös az üzemanyagrendszerekben elszaporodó mikroorganizmusokban keresendő. Ezek kicsi, többnyire egysejtű baktériumok, melyek csak mikroszkóp alatt fedezhetők fel. Sejtosztódással azonban hatalmas szaporodásra képesek. A külső hőmérsékleti változások miatt mindenütt, ahol a gázolajat tárolnak, kondenzvíz keletkezik. Mint-hogy az olaj könnyebb a víznél a tankok alján gyűlik össze a kondenzáció eredménye, ahol hosszabb ideig állva marad. A víz, mint az élet alapja, valamint a kellemes hőmérséklet és tartályok védelme a külső, zavaró behatásoktól ideális növekedési környezetet és életteret biztosít a Baktériumoknak. Rövid időn belül, 20 perces időközökben egész baktériumtelepek alakulhatnak ki. Tíz óra elteltével egyetlen mikroorganizmusból egy több, mint egymilliárd egysejtű tartalmazó massa fejlődhet. E hatalmas számú Baktérium mennyiség alkotja a tartályokban az úgynevezett biobiofilmet, ami a széleken, szegélyeken lerakodik és onnan a vezetékekbe, szűrőkbe jut. Ennek következménye nem csak az üzemanyag-ellátás eltömődése, hanem a tartályok korróziója is lehet. A vasat és az alumíniumot a mikroorganizmusok savas salakanyagai támadják meg. Nagy méretű motorokhoz tartozó üzemanyagtankokban mind gyakrabban fordulnak ismételt elő korróziós kimaradások, lyukadások.

A gázolaj nem feltétlenül az üzemanyagtartályban szennyeződik. Már a finomításban, vagy a szállításnál, illetve a tankolás során is bekövetkezhet a károsodás. Azonban a végfelhasználó tankjaiban mindenképpen erősödik a folyamat, mindenek előtt azért, mert itt még további kondenzvíz képződik. A fertőzést nem csak a szűrő barna-fekete szennyeződése mutatja, hanem magának az egyébként sárga gázolajnak a barna elszíneződése is.

Első segítséget a probléma felszámolásához a tankok alapos, mechanikus tisztítása hozhat. Azonban minden további tankolásnál újra és újra fennáll a lehetősége egy ismételt fertőzéssel mikrobiológiai iszap képződik. Így a probléma nem oldható meg egyszer és mindenkorra.

Ezen a nehézségen csak a kémia eszközei segíthetnek. Vezető dízelmotor gyártó cégek és olajkonzernek biocid adalékanyag hozzáadását javasolják a végfelhasználó részére. Az adalékanyag sokkal adagban a szennyeződés gyors szanálására vagy megelőző mértékben adagolva alkalmazható. Az adalék a belsőgészű motorokat működésükben semmilyen formában nem befolyásolja és egyben a gépi beállítások korrózióvédelmét is biztosítja. Az adalékanyag alkalmazása következtében az üzemanyag költség növekedése elhanyagolható. Az eltömődött szűrők cseréjére fordított kieső idő, illetve a kilyukadt tankok javítására fordított összegekhez képest hamar megtérül a ráfordítás a megfelelő adalékanyag alkalmazása.



Fuvardíjtükör

Az **ARA kikötőkben** a tengeri hajó érkezéseket követő hektikus hajótérkeresések voltak jellemzők. A fuvardíjak általában tartották a szerződéses szintet, gyakran kicsit felette is voltak.

A **Majna-Duna csatornán** a kínálat túlnyomóan könnyítésekből állt, melyek a piacra nyomást gyakoroltak, ezenkívül pellet, gabona és vas egészítették ki a képet. A fuvardíjak javultak.

Ausztriában az agrárárakat betárolták, a műtrágya hiányáru volt, konténerforgalom szinte egyáltalán nem merült fel, és a kevés projektrakomány iránt nagy volt a kereslet. A fuvardíjak tendenciája ennek megfelelően ingadozott.

Szlovákiában nagyrészt vasból, műtrágyából és némi agráráruból állt a rakományaletta, mindez azonban kis mennyiségben volt jelen. A fuvardíjak néhány területen tartották magukat, kisvízi pótlékok fizetését ritkán vállalták a megbízók.

Magyarországon folytatódott az agrárárak, többnyire repce és a napraforgó elhajózása. Projekt-, vas- és ócskavas-rakományok egészítették ki a kínálatot. A szeptemberi pozsonyi zárlat és az alacsony vízállás miatt hajótérhiány volt jellemző.

Kirakó kikötő \ Berakó kikötő	ARA kikötők	Mannheim	Oberrhein	Ausztria	Szlovákia	Magyarország
ARA kikötők	–	6,75	8,25	14,75	17,75	20,50
Mannheim	4,25	–	3,60	12,50	16,00	–
Oberrhein	6,25	2,75	–	–	–	–
Ausztria	13,50	12,00	14,80	–	4,25	6,00
Szlovákia	18,50	14,50	–	4,50	–	4,25
Magyarország	21,30	19,80	23,00	7,50	4,75	–

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

Rotterdami Kikötő

Euró milliárdok a fejlesztésre

Rotterdamban található a világ egyik legnagyobb kikötője, amely az áruszállítás terén a fordítókorong szerepét is betölti. Éves forgalma eléri a 325 millió tonnát, amely ráadásul egyre nő. Éppen ezért vált aktuálissá, hogy tovább bővítik az amúgy sem jelentéktelen méretű kikötő területét. A tervek szerint 2006-ban látnak hozzá a Maasvlakte 2 építéséhez és korszerűsítéséhez, amely 1000 hektárral, azaz 10 százalékkal növeli meg a kikötő területét – közölte Minco van Heezen, a Rotterdam Kikötő kommunikációért felelős munkatársa.

Pető Ernő, a Rotterdam Kikötő magyarországi képviselőjének vezetője elmondta, hogy a beruházás nagy jelentőségű, s természetesen minket is érint, hiszen számos magyar cég érdekelt a holland kikötő tevékenységében. Rotterdam kiváló földrajzi elhelyezkedésének köszönhetően nyit utat a világ minden pontja felé, s gyakorlatilag egész Európát ellátja az ott átrakodott árukkal. Ez 380 millió fogyasztót jelent, amely óriási szám.

Minco van Heezen utalt rá, hogy a kikötő mintegy 40 kilométer hosszú. Területe 10 ezer hektár, s évente 30 ezer tengeri, valamint 130 ezer belvízi hajó érkezik oda. Legalább 500 hajózási társaság érdekelt tevékenységében, amelyek a világ ezer kikötőjével tartanak fenn kapcsolatot. A rotterdami kikötő a legjelentősebb Európában az olaj, a vegyi termékek, a konténerszállítás, a vasérc, az élelmiszer szállítása terén. Érdekes, hogy a legnagyobb német áruforgalmat már nem is Hamburgban, hanem Rotterdamban bonyolítják le. Emellett az Ázsiából, főleg Kínából érkező áruk mennyisége is alaposan megugrott. A kikötő jelentőségét növeli, hogy Európában azon kevés portok egyike, amely a nagy merülésű hajókat is képes fogadni. Márpedig a hajók mérete, merülése jócskán megnőtt az utóbbi egy évtizedben. A teljesen megrakott hajók 25 méter merüléssel is ki tudnak kötni Rotterdamban. Ez azt jelenti, hogy egy-egy hajó 300-350 ezer tonna árut képes egyszerűen szállítani. De a legnagyobb konténerhajók, amelyek 8 ezer TEU mennyiségű árut visznek a fedélzetükön, szintén gond nélkül kiköthetnek.

A kikötőbe érkezett árukat a legváltozatosabb módon szállítják el Európa különféle részeibe. Jó a vasúti, közúti, folyami, tengeri kapcsolat, de bizonyos

termékeket – például az olajat – csővezetéseken továbbítják. A nagy mennyiségű tömegárut a Rajnán viszik tovább, amely Rotterdammal ömlik az Északi-tengerbe. A belvízi hajózás szintén kedvező szállítási forma a konténer fuvarozására. Egyre nő a jelentősége a vasúti áruszállításnak. A vegyi áruk nagy részét például vonatokon továbbítják. Közúton főleg a félkész termékeket, élelmiszerárut szállítják.

Rotterdam jellegzetessége, hogy a legkülönbözőbb áruk érkeznek ide, amiket az erre szakosodott vállalatok továbbítanak a világ minden pontjára. Más elosztási, szállítási formát igényel az olaj, a vasérc, az élelmiszer, s még sorolhatnánk. A nyersolaj, illetve más folyékony vegyi termékek mennyisége teszi ki a kikötő forgalmának felét. Rotterdamban öt olajfinomító található, ahol feldolgozzák a nyersolajat. A folyékony vegyi áru egyharmadát csővezetéseken továbbítják a szárazföldre. A nyersolaj tárolására számos hatalmas terminál található Rotterdamban, amelyeknek az együttes kapacitása 31 millió köbméter.

A német acélipar szállításait szinte teljes egészében Rotterdamban végzik. Ez a legolcsóbb hely, ahová folyón, illetve tengeren keresztül érkezhet a tömegáru. A német acélipari óriásnak, a Kruppnak saját hatalmas terminálja üzemel a kikötő területén. Az acél és szén mellett jókora mennyiségű mezőgazdasági árut is továbbítanak, illetve raktároznak a helyszínen. Évente legalább 30 millió tonna élelmiszerárut kezelnek a kikötőben, amelynek 60 százalékát Hollandiában, illetve más európai országban értékesítik. Rotterdam a legnagyobb konténerhajó kikötő Európában. Ezek kezelését Maasvlakte-n végzik, ami egyre inkább túlszűfoltta válik. Az utóbbi idő-

ben jó néhányszor előfordult, hogy torlódások keletkeztek, s emiatt késtek a hajók kirakodásával és berakodásával.

Az áruk hatalmas mennyiségének kezelése szükségessé tette, hogy olyan vállalatok működjenek a porton, amelyek specializálódtak egy-egy területre. Számtalan fuvarozó vállalkozó tevékenykedik a helyszínen, amelyek közül az olaj, a vasúti, a belvízi utakon szállítják el az árut. Az sem véletlen, hogy számos gyár, olajfinomító telepedett meg a környéken, amelyek egész Európát ellátják ipari termékeikkel. Az pedig magától értetődő, hogy szinte minden jelentős hajózási vállalkozás jelen van Rotterdamban. Egyebek között említhető a MOL, a Stolt-Nielsen, a Hapag-Lloyd, a NYK, az APL.

Minco van Heezen elmondta, hogy a szakértők előrejelzése szerint 2010-ben már komoly gondok származhatnak abból, hogy – főleg a konténerforgalom szempontjából – szűk és korszerűtlen lesz a kikötő területe. Csak az elmúlt esztendőben 9,2 százalékkal nőtt a konténerforgalom, amely így elérte az évi 7,1 millió TEU mennyiséget. Prognózisok szerint ez a növekedési ütem a következő években is megfigyelhető lesz, sőt ennél több lehet. Ráadásul az elmúlt tíz esztendőben a hajók mérete, merülése megnőtt, ezért a hajók fogadására korszerűbb kikötő kialakítása indokolt. Érdekes adat, hogy tíz év alatt megduplázódott a hajók mérete, teljesítménye. Az utóbbi időben Ázsiával – főleg Kínával – nőtt meg a forgalom, ahonnan mind több áru érkezik Európába.

A Maasvlakte 2 építéséhez és korszerűsítéséhez a területet a tengertől veszik el. Az adottságok jók, hiszen a tenger mélysége megfelelő, s egy bevált kereskedelmi útvonal alakult itt ki. A legalább ezer hektáros földterületen a konténerforgalmat, raktározást, elosztást bonyolítják le, s további mintegy 800 hektáron alakítják ki az irodaépületeket, közutakat, vasútvonalat, védelmi rendszereket, s egyéb infrastrukturális létesítményeket. Mintegy 200 hektáron végeznék a disztribúciós tevékenységeket, s ugyanekkora terület állna a vegyipari szektor rendelkezésére, ha bővülne a tevékenysége. Becslések szerint legalább 300 millió tonna földet mozgatnak meg az építkezések során.

Csarnai Attila



Azt mondog Fuvarbörze, azt mondom Teleroute

Európa vezető online fuvarbörzéje

TELEROUTE

infoline: 06 800 16 152
www.teleroutenet.com



Teleroute



Szállítmányozási Kézikönyv

2004–2005

– megújulva ismét
megjelenik

Információ:
F. Takács István
303-93-91



A TIR BIZTOSÍTÓ EGYESÜLET 1993 óta a szállítási kockázatok biztosítója

1067 Budapest, Teréz krt. 23.

Tagjaink részére nyújtott szolgáltatásaink:

- I. Gépjármű-biztosítások**
Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (TIR-GFB)
Casco biztosítás (MAI Casco)
- II. Felelősségbiztosítások**
Nemzetközi Közúti Árufuvarozási
Felelősségbiztosítás (CMR)
Közúti Közlekedési Szolgáltatói
Felelősségbiztosítás (UNIÓ)
Autóbuszos Szolgáltató felelősségbiztosítása
(UNIÓ-BUSZ)
Fuvarozói Árukár-felelősségbiztosítás (FÁF)
Szállítványozói Felelősségbiztosítás (Speditőr)
Vámügynöki Felelősségbiztosítás
Veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó
felelősségbiztosítása (VBT)

III. Vagyonbiztosítások

Nemzetközi- és Belföldi Szállítmánybiztosítás
(CARGO)

IV. Baleset- és betegségbiztosítások

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

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

Legyen tagunk! Számoljon velünk, megéri!



HUNGARY 6000 KECSKEMÉT, Szűret u. 11. Pf.: 135
Tel.: 36-76/486-007, 486-008, 486-010 Tel./Fax: 36-76/481-086

Épül a Bertrans Logisztikai Központ



A tervezett ütemben halad a Bertrans Rt. eddigi legnagyobb ingatlan-beruházása, amely a régió legjelentősebb logisztikai szolgáltató központjának szerepét tölti majd be.

A központban helyet kap egy 5000 m², 10 000 raklapos raktár, valamint egy 1000 m² irodaház, amely a Bertrans csoport munkatársainak ad majd új otthont. Szintén ide költözik – mintegy 300 m² területre – a kecskeméti fővámhivatal felügyelete alá tartozó, Bertrans Vámudvar Kft. által üzemeltetett I. típusú vámudvar is, amely a régió egyik legnagyobb vámkezelési forgalmát bonyolítja.

A beruházás az önkormányzattól vásárolt ipari park egy részén, 9,1 hektár területen valósul meg.

A Bertrans raktárkészletének áttelepítését már októberben elkezdte, teljes adminisztratív központja pedig decemberben költözik az újonnan kialakított bázisra. Az ünnepélyes megnyitót 2004. december 10-re tervezik.

Rózsa Pál, tulajdonos elmondása szerint ez még csak az első ütem, amelyet a jövő év elején hasonló nagyságrendű raktár megépítése követ.

Mivel a Bertrans Logisztikai Központ nem foglalja el a megvásárolt 9,1 ha egészét, partnereik részére lehetőséget kínálnak a jelenleg még szabad területek hasznosítására is.

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

ÉLVONAL INTERNET ROADSHOW

A Pannon GSM támogatásával

Ezúton ajánljuk figyelmébe soron következő rendezvénysorozatunkat:

Először Magyarországon, Élvonal Internet Roadshow
Szerezzen Ön is azonnal használható tudást!

2004. November 5-én Pécsen! Indul az Élvonal Internet Roadshow országos rendezvénysorozat, mely ezen felül még 23 hazai nagyvárosba jut el.

2004. 11. 15. Tatabánya	2005. 03. 11. Eger
2004. 11. 19. Kaposvár	2005. 03. 18. Dunajváros
2004. 11. 25. Miskolc	2005. 03. 25. Szombathely
2004. 12. 03. Budapest	2005. 04. 01. Vác
2005. 01. 21. Kecskemét	2005. 04. 08. Hylregyháza
2005. 01. 28. Győr	2005. 04. 15. Szeged
2005. 02. 04. Baja	2005. 04. 22. Budapest
2005. 02. 11. Fehérvár	2005. 04. 29. Békéscsaba
2005. 02. 18. Veszprém	2005. 05. 06. Debrecen
2005. 02. 25. Szolnok	2005. 05. 13. Sopron
2005. 03. 04. Nagykanizsa	2005. 05. 20. Zalaegerszeg

Az egynapos szakszemináris előadások célja, hogy a kis-, közép- és mikroállományok olyan azonnal használható, gyakorlati tudást szerezzenek, amellyel jelentősen növelhetik az Internet használatának hatékonyságát és ezen keresztül a forgalmukat.

Az előadások átölelik az Internet egész területét az alapoktól az Internetes kereskedélig és pénzügyek kezelésén keresztül az Internet biztonságos használatáig.

Változtassa az Internetet költség helyből azonnal, a nyereség forrásává!

Sok szeretettel várjuk Önt is az Élvonal Internet Roadshow-n!

Fővédők: GKM
 Szakmai partner: Actvictum Rt., WebBusiness, PrimOnline, IPOSZ, Gazdaság Kamara, Privátbankár.hu
 Médiumogató: Manager Magazin, IT-Business, BusinessOnline, Internet Kézikönyv, Gazdasági Rádió, Vista.hu, MagyarKözlekedés, Navigátor

Tervezett témáink:

- * Az Élvonal Roadshow megnyitása
- * A Web eladása, miért nélkülözhetetlen ma az Internet?
 Milyen eszközöket használhatunk?
 Weboldal célja, weboldal típusai, weboldal elkészítése ellenőrző listák
 Technikai eszközök, statosztikák, mibe is kerül ez valójában?, ügyfélpótlók
- * Internet jogról szabadon
 Ebéd
- * Mobil kommunikáció és az Internet
- * Eredményes Internet kommunikáció
 A marketing eszközei, Internet kommunikáció híveivel üzemeltetés, webáruház tapasztalatok, esettanulmányok
- * Megérülő reklámhelyek az Interneten
- * Az Internet üzleti felhasználása
- * Internet biztonság
 Mire figyeljünk?, belső szabályzás, ellenőrző listák, eszközök
- * Pályázati lehetőségek, területfejlesztési irányelvek
- * Az Élvonal Roadshow meglepetése
- * Kerekasztal beszélgetés a web jövőjéről, kérdések a hallgatóságától

Belépők rendelhetők:

Elővetelben, kedvezményesen: www.internetroadshow.hu
 Human Network Kft. Tel: 06 1 436-10 45 Fax: 06 1 436-10 34
 e-mail: jegyrendeles@internetroadshow.hu

A helyszínen: 19 500 Ft+Áfa/fő
 (az ár tartalmazza: az előadáson való részvétel, ebédet, ajándékosmagot és egy meglepetés sorsolást)

Kamrai és IPOSZ tagok 20% kedvezménnyel vásárolhatnak belépőt a rendezvényre.

A rendezvény a Magyarországi Kisebbségi Önkormányzatok, a Magyarországi Magyarok, a Pannon GSM támogatásával.

PANNON GSM
 Az élvonal!

www.internetroadshow.hu

V & T**Logisztikai Kft.**

**BELFÖLDI
ÉS NEMZETKÖZI
SZÁLLÍTMÁNYOZÁS,
DISZTRIBÚCIÓ**

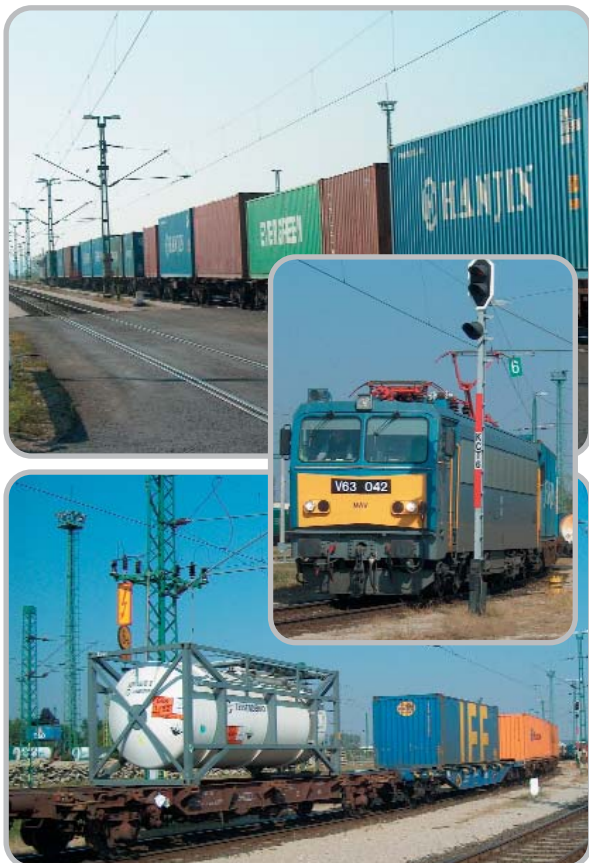
**KOMPLETT
VÁMÜGYINTÉZÉS**

RAKTÁROZÁS

JÖVEDÉKI ÜGYINTÉZÉS

www.vnt.hu

+36 (24) 520-170



„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





► GOODYEAR TRUCKFORCE
▼ INTELIGENS SZÁLLTMÁNYOZÁSI MEGOLDÁS.

Természetesen, hogy mindig, aki a szállásban érdekelt, aggódik után lévő járművéért. A Goodyear pontosan ezért alkotta meg a TruckForce szolgáltatást. Bárki is jár a szállítási, problémáival a Goodyear TruckForce szaktanácsadással lépjen a segítségére. A 24 óráos országos segítségnyújtást mellett specializáltak az abroncsokra is teljes körűen gondot viselnek.

Az Ön járművének után a helyi, vállalkozásának pedig az elvontan. A Goodyear TruckForce segítségével Önnek csak egyetlen feladata marad: a maga vállalkozás sikereit.

A Goodyear TruckForce-nál bővebb információkat levele a 23/314 400-as telefonszámra.



GOODYEAR

▼

MERT NEM MINDEN
ABRONCS EGYFORMA.

ÚTON TARTJUK JÁRMŰVÉT!





Transforwarding Hungária Kft.

Member of the Broekman Group

H-2046 Depo Törökbálint

☎ 23-511-640

www.broekman-group.nl

Fax 23-511-630 e-mail : k.bernatsky@transforwarding.hu

**Komplex logisztikai szolgáltatások
nemzetközi szállítmányozás,
közúti, gyűjtőforgalom, belföldi szállítás.
Központozás éjjel-nappal.
Raktározás / disztribúció, teljes körű
vámügyintézés, kezességvállalás,
vámügyi szaktanácsadás, közvámraktározás,
átmeneti megőrzés, belföldi berraktár.**



CHINA SHIPPING

CHINA SHIPPING CONTAINER LINE, SHANGHAI

**Meridian Kft.
1133 Budapest, Váci út 110.**

TEL.: +36 1 238 0898 FAX: +36 1 238 0897



PASSIONATE ABOUT YOU.

Napi három járat Budapest és Brüsszel között

További részletekről érdeklődjön irodánkban :

Városi iroda : Budapest, 1052 Pesti Barnabás u. 4. IV.em. (Millennium Court)
Tel : 235-0710 - Fax : 266-1988 - E-mail : infohu@brusselsairlines.com - www.flySN.com
Reptéri iroda : Ferihegy 2B - Tel : 296-5248 - Fax : 296-5249



Légi, tengeri, közúti
szállítványozási és logisztikai
szolgáltatások világszerte



Szakmai tanácsokkal segítjük döntéseit

EGL Eagle Global Logistics (Hungary) Kft.
Airport Business Park, C411,
2220 Vecsés,
Lo'incsi út 59.

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




since 1890

FRANS MAAS

we make your business move

The Frans Maas Group is one of the leading forwarding organisations in Europe consisting of 215 branches in 33 countries with about 8000 employees. The Company has a totally owned, closely-knit and efficient network.

For our air-cargo department we need a highlevel air-cargo professional based in the Hungarian-Area in Budapest to fill the position of

Business unit manager of Airfreight

The applicants have to fulfil following qualifications:

- leading of correspondence in English,
- commercial attitude,
- years of experience in leading function as Airfreight Manager,
- commercial activities.

Our company offers you progressive and pleasant working conditions.

Highly motivated airfreight-cargo professionals are invited to apply for this position. The successful candidate will report to the country manager.

Please send us your written application with Curriculum Vitae (in English) to our general management in Budapest to the following postal or e-mail address:
HU-1183 Budapest, Akadály u. 15.;
repection@fransmaas.hu



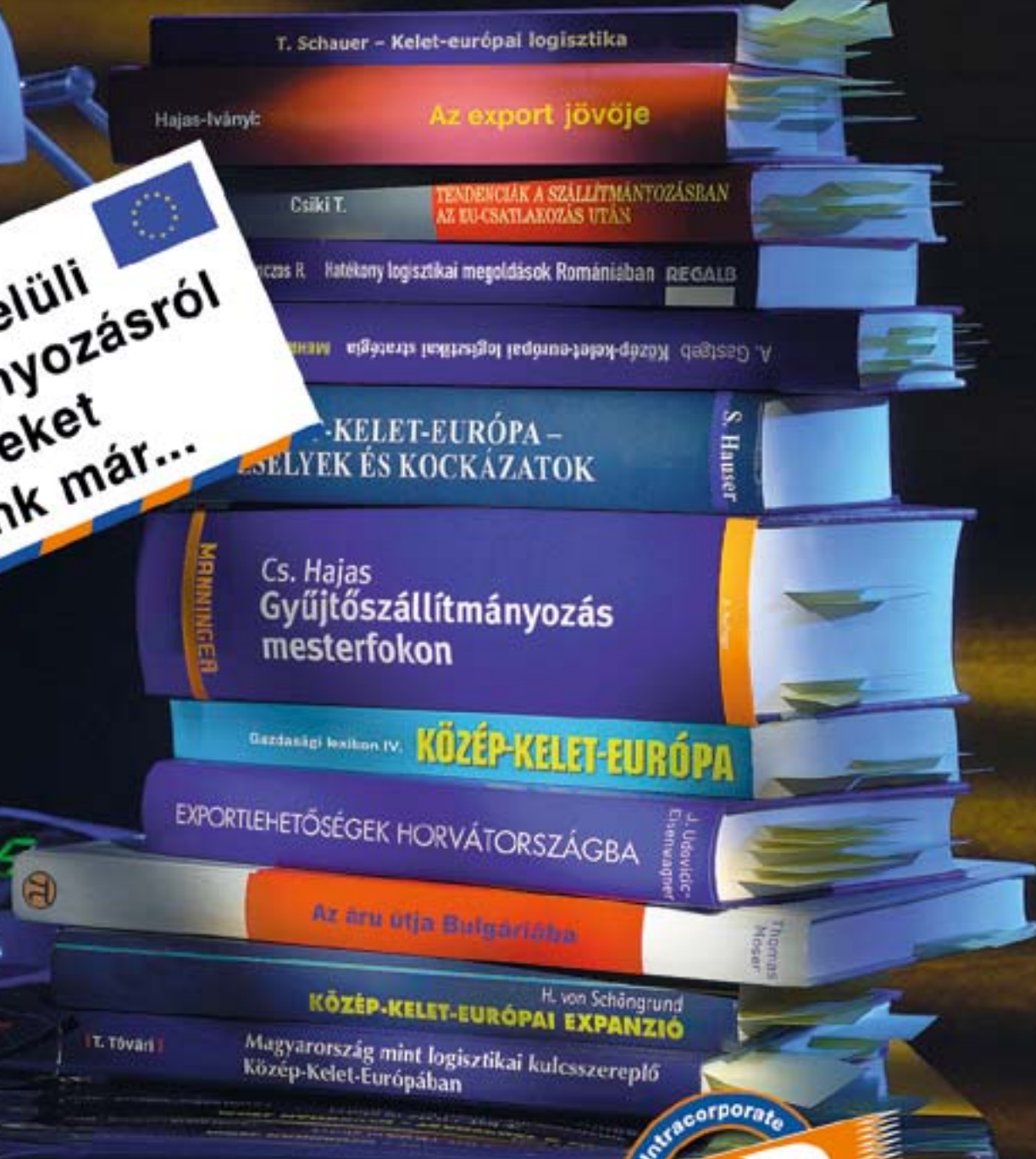
Úton a DKV-val: a legjobb teljes körű gondoskodás körös-körül mindenhol. Több mint 50 éve vagyunk a vezető szervizszolgáltatók Európa útjain. Ismerjük a fuvarozással kapcsolatos igényeiket és ezért ajánljuk fel a DKV Card kártyával és más elsőosztályú szervizszolgáltatással az „Előnyök Plusz”-t, hogy Ön útközben döntő előnyöket élvezhessen. Gyors és készpénzmentes tankolást, autópálya-, alagút-, híd- és kompdíjak fizetését, 24 órás műszaki segélyhívó szolgálatot, időbeni számlázást járművek szerinti költségmentésben, csak néhány példát említve. Az összes többi szolgáltatásunkat megismerheti az interneten a www.dkv-euroservice.com honlapunkon és minden esetben, amikor a DKV-val úton van. Erre biztosan számíthat!

DKV MAGYARORSZÁGI KÉPVISELETE

1051 Budapest, Bajcsy-Zsilinszky út 12.

Telefon: +36 (0) 1-327-0075, 76, Telefax: +36 (0) 1-317-8926


Az EU-n belüli
szállítmányozásról
is könyveket
írhatnak már...



Éjszakai olvasgatás helyett gondolkozzon el inkább logisztikai szolgáltatóján...

A Hungaroweiss hatékony, ügyfélorientált, rugalmas és átfogó megoldást nyújt Önnek kelet-európai szállításainak lebonyolítására.

A Gebrüder Weiss konszern adta stabil hátterünk saját tulajdonú közép-kelet-európai kirendeltségeivel, 500 éves expedíós szakértelemmel garantálja szállítványozási és logisztikai szolgáltatásaink megbízhatóságát. Hungaroweiss – a Kelet-Európa specialista!

További információ és ajánlatkérés:
Hungaroweiss Szállítványozási Kft.
2330 Dunaharaszti, M0 leágazás, Pt. 33.
Tel: (24) 555 569, 555 596 Fax: (24) 555 593
e-mail: gw.hungary@weisslogistics.com
www.hungaroweiss.hu
www.weisslogistics.com

Hungaroweiss 
Szállítványozás és logisztika





Megbízóink bizalmának újabb ékes bizonyítéka.

Az Emirates SkyCargo nyerte el a londoni International Freighting Weekly magazin „Az év légi teherszállítója” (Air Cargo Carrier of the Year) 2004 évi díját. Szeretnénk megköszönni megrendelőinknek a folyamatos támogatást, partnereinknek szerte a világban és az egész SkyCargo csapatnak pedig elkötelezettségüket, kemény munkájukat és a szolgáltatásokban tanúsított kiváló teljesítményüket, amely lehetővé tette ezt az eredményt. Az ilyen és ehhez hasonló elismerések inspirálnak és motiválnak bennünket további fejlődésre. **Tőlünk többre számíthat!**


Emirates
SkyCargo
www.sky-cargo.com