

# NAVIGÁTOR



**Konferencia,  
ötödször** 3. oldal



**Hálózati  
logisztika** 13. oldal



**Jubiláló  
szövetség** 21. oldal



**Manfred F. Boes,  
a FIATA elnökhelyettese**

## BILK A KELET-NYUGATI FORDÍTÓKORONG

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



**BILK**

**KOMBITERMINÁL**



ROLA-Terminál Konténer Terminál Komplex kiszolgálás Vám

123. szám

Ára: 560 Ft

# NEMZETKÖZI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

**PORTOLAN**  
SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI KFT  
DUNAFERR

*Dunaferr Portolan*

*Szállítmányozási Kft.*

*1139 Budapest, Frangepán utca 7.*

*Tel.: (06-1) 465-6150*

*Fax: (06-1) 465-6199*

*Telex: 22-2257 prlan b*

*E-mail: [portolan@portolan.hu](mailto:portolan@portolan.hu)*

*[www.portolan.hu](http://www.portolan.hu)*

*Dunaújvárosi képviselet*

*Tel.: (06-25) 404-427*

*Fax: (06-25) 412-319*

*Záhonyi képviselet*

*Tel.: (06-45) 525-541*

*Fax: (06-45) 525-540*

**• vasúton • tengeren • folyamon • közúton**

# SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2004

## TÁMOGATÓK:



**NAVIGÁTOR**

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVARÓZÓK LAPJA

**Főszerkesztő:**

Kiss Pál

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

Kiadja

a Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

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

F. Takács István

European  
Transport  
Press  
**ETP**A Magyar Közlekedési Kiadó tagja  
az ETP kiadói csoportnak**Nyomdai előkészítés:** Sprint Kft.**Design:** www.consulex.hu**Nyomda:** CEP Nyomdaipari Rt.**Felelős vezető:**  
Solti György vezérigazgatóHU- ISSN 1216-7142  
123. megjelenés**A tartalomból****SZÁLLÍTMÁNYOZÁS**

Konferencia	9	A Magyar Szállítmányozásért	22
Manfred F. Boes: Tendenciák	10	Dr. Daróczi Ferenc: A vámpolitika	25
Klaus Lippstreu: A Schenker	13	Bella Balázs Cargobázis Ferihegyen	27
Kovács Imre: Vasúti tendenciák	14	Tamási Károly: Áfa-visszatérítés	29
Dr. Berényi János: Új európai vasúti irányítás	16	<b>HORIZONT</b>	
Tomcsányi István: Kombinált fuvarozás	18	A kereskedelem szolgáltatában	30
Dr. Hinfner Miklós: Lobbizás az Európai Unióban	19	<b>HAJÓZÁS</b>	
A minősített regisztráció	20	Koper	33
Jubiláló szövetség	21	Fluvius	35
		Fuvardíjtükör	36
		Hágai konferencia	37
		Magyar szövetség	37

**ÚJ TÁMOGATÓINK**

Fluvius Kft., Tibbett &amp; 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

Szállítványozás 2004

## Konferencia – ötödször

A szállítványozási konferencia – úgy mond – végleg befutott. Az ötödik, két-napos budapesti rendezvény minden eddigi sikert felülmúló elismerést hozott a szervező és rendező Magyar Közlekedési Kiadónak. Régóta tudjuk, szinte általános vélemény, hogy a Spedexpo nem megfelelő fórum a szállítványozóknak. (Nem véletlen, hogy érdeklődők és jelentkezők hiányában idén megszűnt a Spedexpo.) Szakmai találkozóra, párbeszédre viszont mindenképpen szükségük van, ezért vállalkozott, 2000. óta évente, a szállítványozási konferencia megrendezésére kiadónk, a szakmai szövetség és más szponzorok támogatásával.

Merre tart a szállítványozás? Milyen a hazai és a nemzetközi trend? Hogyan működik a hálózati logisztika? Mit hozott az Európai Unió? Hogyan lobbizunk Brüsszelben? Induljunk-e a tendereken? Mi a döntő, az ár, vagy a szolgáltatás? – ezek voltak az idei konferencia fő kérdései, az ágazati aktualitások mellett. S mindezekre *Manfred F. Boes-tól, Klaus Lippstreu-tól, dr. Berényi Jánostól, dr. Hinfner Miklóstól, dr. Daróczi Ferenc-től, Kovács Imrétől, Tomcsányi Istvántól* és másoktól kaptak, kaphattak választ a konferencia résztvevői, akik ezúttal több mint kétszázan voltak. Sokat jelentett, hogy ezúttal Budapest egyik legelegánsabb szállodája, a Corinthia Aquincum Hotel adott otthont a találkozóknak.

Aki számít, itt van – hallhattuk nap, mint nap, ami egyben azt is jelezte, hogy a szakmai elit találkozott az idei konferencián. S nem szabad elfelejteni: a jó hangulatot erősítette az MSzSz sokáig emlékezetes jubileumi fogadása. Eddig egy-egy külföldi társaság éves fogadása számított a szakma találkozójának, de most már a szállítványozási konferencia és az MSzSz fogadása vette át ezt a szerepet. Így nem ígérhetünk mást: folyt. köv. jövőre.



Kautz István, az MSzSz elnöke megnyitja a konferenciát



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**

## Budapesti leányvállalattal bővül a Bertrans csoport

Az Alföld legjelentősebb logisztikai szolgáltatója, a Bertrans Rt. új leányvállalatot alapított, Bertrans Sped Kft. néven. A Bertrans 5 új munkatársa november elején kezdte el a munkát az M3 Business Centerben nyílt irodában. A cég a Bertrans csoport meglévő nemzetközi szállítmányozási tevékenységének továbbfejlesztéseként jött létre, egyrészt a meglévő, és egyre növekvő ügyféligények kielégítésére, de nem titkolt cél az Európai Uniós kihívásoknak való megfelelés és az új ügyfélkör kialakításának igénye sem.

A fiatal, tehetséges, egyenként is több nyelven beszélő, korábban egy munkahelyen dolgozó, üzletfejlesztéssel megbízott szállítmányozási szakemberek összeszokott, ütőképes csapatot alkotnak. A fiatal szakemberek dinamikus és kreatív terveikkel már az új idők munkastílusát kívánják megvalósítani a mindehhez biztos hátteret nyújtó, szakmai körökben jól ismert Bertrans komplex szolgáltatási palettájának egy újabb, élénkebb színfoltjaként.

**A Bertrans budapesti irodájának munkatársai balról jobbra: Gencsi Diana, Schranecz Tímea, Cartwright Éva, Benedikti Zsolt, Györbíró Anikó, Kántor Ildikó**



# 125 esztendő a GySEV



Fotók: Bertalan János

Jubileumát ünnepli a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt., s ebből az alkalomból október 28.-án tartottak ünnepséget Sopronban. Az ünnepi beszédek nem csak a múlt értékelésben merültek ki, hanem a megváltozott európai gazdasági helyzetnek megfelelő stratégiát is megpróbáltak felvázolni.

A soproni vasútállomásra néhány perc eltéréssel érkeztek a különvonatok Budapestről és Bécsből „fedélzetükön” a társaság életében fontos szerepet játszó meghívottakkal. A magyar, illetve az osztrák vasútigazgatók – *dr. József Tibor* és *dr. Székely Csaba* – felváltva köszöntötték a megjelenteket, némi pikantériát adva azal, hogy a mindketten a másikuk nyelven szóltak az érkezőkhöz.

A Liszt Ferenc Kulturális Központban a társaság vezérigazgatója, *Siklós Csaba* köszöntötte a teremben helyet foglalókat és rajtuk keresztül valamennyi GySEV-est is. Üdvözölte a megjelent díszvendégeket, akik között ott volt *Gaal Gyula*, a GKM politikai államtitkára, Ausztria budapesti, illetve Magyarország bécsi nagykövete, Sopron város alpolgármestere, Burgerland tartományi kormánya, valamint az osztrák szövetségi szakminisztérium képviselője, a MÁV áru fuvarozási üzletgátnak vezetője, valamint az ÖBB képviselői, illetve a Speditions Holding vezérigazgatója. Siklós Csaba felidézte a 125 év jelentősebb állomásait, név szerint külön is kiemelve azokat a személyiségeket, akik meghatározó szerepet töltek be a társaság életében.

A két ország és a térség közös múltját emelték ki köszöntőjükben a térség önkormányzatainak képviselői, míg a GKM politikai államtitkára a GySEV közlekedéspolitikai jelentőségét méltatta.

*Szabó András*, a társaság elnöke az ünnepséget követő sajtótájékoztatón a GySEV előtt álló feladatokról szólt. Felvázolta azokat a szervezeti változásokat, amelyekről lapunkban már korábban részletesen szóltunk, így a cég központjának Sopronba való áthelyezését, egyes tevékenységek megszüntetését, társasági érdekeltségek értékesítését. Az ünnepség után megtekinthető volt a kulturális központban rendezett impozáns kiállítás, amely igazi kuriózumnak tekinthető relikviák, valamint számos fotó és posztamens segítségével mutatta be a GySEV 125 évét.

R. J.



## 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**

Tel/Fax:

+ 36 99 320 080

+ 36 45 425 340

+ 36 77 454 628

+ 36 66 443 276



Szállítmányozás 2004

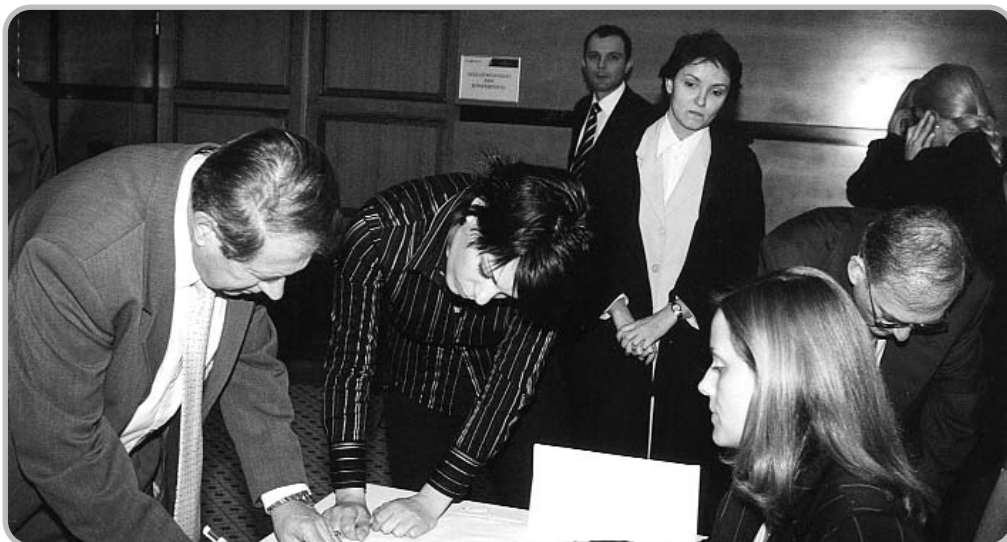
# Tendenciák a világban és itthon

A budai Corinthia Aquinum Hotel adott otthont az idei, kétnapos szállítmányozási konferenciának. A ma már hagyományos rendezvényen több mint kétszázan vettek részt és külföldi, valamint hazai előadók tartottak magas színvonalú előadásokat, amelyek többségét mostani számunkban publikálunk. A második napi kerekasztal-beszélgetést decemberi számunkban ismer-tjük.

*Manfred F. Boes*, a FIATA első elnökhelyetese, jövő évi elnöke volt a konferencia díszvendége. Az ő, illetve *Klaus Lippstreu* előadásából megismerhették a konferencia résztvevői a világ szállítmányozásának tendenciáit, valamint a hálózati logisztika működését. Méltó partnerei voltak a külföldi előadóknak a hazai szakemberek is, akik közül mindenképpen meg kell említenünk *dr. Daróczy Ferenc* dandártábornokot, *dr. Berényi Jánost*, *dr. Hinjner Miklóst* és *Kovács Imrét*. *Dr. Varga Tibor*, *Varga Zoltán*, *Káldor László* és *Iván György* volt a kerekasztal-beszélgetés résztvevője, amelyet főszerkesztőnk vezetett.

Az MSzSz minősített regisztrációs okleveleit is a konferencián adták át a minősítési eljárásnak megfelelő társaságoknak. Az idei szállítmányozási konferencia – több volt, mint konferencia: szakmai találkozó és szakmai esemény. Dicséret illeti a szervező Magyar Közlekedési Kiadó munkatársait és köszönet a szponzoroknak.

Folyt. köv. – jövőre.



Manfred F. Boes:

## A szállítmányozás tendenciái Európában és a világon



**Már a nyolcvanas években, számos országban komoly nézetkülönbségek támadtak a logisztikai kérdésfelvetéssel kapcsolatban. Németországban a nyolcvanas évek elején súlyos recesszió volt, amivel együtt járt, hogy megnöttek a kamatok, emelkedtek az árak, s a logisztika terén kemény nemzetközi verseny alakult ki. Különösen az autógyártó iparnak köszönhetően – a maga „Just-in-time” filozófiájával – lendületet vett a logisztikai ágazat. De akkor még nem tudtuk, hogy ez a folyamat az ágazat jelentős átalakulásának csupán a kezdete volt, amelyet szívesen jellemezzük ezzel a címkével: „A szállítmányozótól a logisztikai szolgáltatóig”.**

A kibővített Európában az áruszállítás a következő esztendőknél tovább bővül, amely különösen a határokon átmenő forgalomban és a közutakon figyelhető meg. Éppen az Európai Unió új tagjainak köszönhetően várható, hogy az áruszállítás volumene több mint a duplájára növekszik 2015-ig. Már az elmúlt években is tapasztaltuk, hogy robbanásszerűen megnőtt a külkereskedelmi forgalom Németország és az EU új tagállamai között. Németország az EU bővítésének eredményeképpen egyre inkább központi szerepet játszik Európában. Már a Berlini Fal leomlása után közvetlenül jelentős befektetéseket hajtottunk végre a mostani új tagországokban. Példaként egyebek között említhetném az autóiipari cégeket. A következő években a kelet-európai piac jelentős átalakulásának lehetünk majd szemtanúi. Az átalakulás a változó áruszállítás alapján valósul meg úgy, ahogyan azt Nyugat-Európában tapasztaljuk. A tömegáruipar stagnál, a gazdasági átalakulás a beruházási javak és a fogyasztási cikkek irányába mozdul el egyre erősebben. A küldemények száma nő, miközben méretük csökken. A rendszer működése egyre fontosabb lesz a mennyiségi és minőségi kiszolgálás szempontjából. A logisztikai piac növekedésének főleg az EU új tagországaiban vannak perspektívái. Jelenleg ez a forgalom évente több mint 30 milliárd euró, de ez a mennyiség évente

14–15 százalékkal nőhet – szemben az EU régi tagországainak forgalmával, ahol 5 százalékos növekedésre számíthatunk.

Szakértők szerint Európában a logisztikai és közlekedési piac jelentős mennyiséget tesz ki. Klaus professzor, a Nürnbergi Egyetem oktatója szerint az európai logisztikai piac volumene eléri az 583 milliárd eurót. A bruttó hazai termelésre vonatkoztatva ez 6,5 százalékos jelent. S ez az adat 2002-ből származik, amikor az EU-nak még kevesebb tagja volt. A tanulmány szerint ennek a volumennek mintegy 45 százaléka jutott a szállítmányozókra, logisztikai és közlekedési szolgáltatókra, s 55 százaléka származott az ipari és kereskedelmi logisztikai teljesítményből. Szakértők úgy vélik, hogy a logisztikai piac volumenének évi 1–2 százalékkal nő meg a szerződéses logisztikai szolgáltatók forgalma. Egy közös amerikai-európai tanulmány szerint a logisztikai költségek a következő tényezőkből tevődnek össze. Az összköltség 42 százaléka származik a szállítástól. A tárolási és rakodási költségek aránya 26 százalék. Ebbe beleszámítanak az értéknövelt és kiegészítő szolgáltatások. A megbízás végrehajtásának költségaránya 5 százalék. A logisztikai tervezés és a szükséges adminisztráció költséggrészesedése szintén 5 százalék. A készletköltség aránya 22 százalék: ide tartozik egyebek között a kamatok ingadozása, a valutaárfolyamból eredő kockázatok, a súlyvesztés.

A logisztikai költségek kétharmad része esik a szállítási, rakodási és raktározási folyamatok finanszírozására. Való igaz, hogy a szállítmányozás és raktározás struktúrájának változásában a klasszikus feladatok megkérdőjeleződnek, gyakran más kontextusba helyeződnek, például a logisztikai szolgáltatáscsomagnak csak egy részét alkotják. A szállítmányozás klasszikus feladatai egyebek mellett a következők. A kereskedelem és az ipar közlekedési igényeinek és a fuvarozó közlekedési kínálatának a lehetőség szerinti legjobb összehangolása. A fuvarozók legkedvezőbb közlekedési teljesítményének eléréséhez a különféle áruk szállítási módjának a helyes kiválasztása. Adott esetben új, kedvező árfejesű és magas minőségű színvonalú közlekedési lehetőségek, eszközök kifejlesztése. Komplex közlekedési folyamatok megszervezése, például a darabáruk szállítási hálózatának kiépítése.

Már évek óta megfigyelhető, hogy a logisztikai ágazatra a stratégiai változás jellemző. A CLECAT-nál és a FIATÁ-nál lévő kollégákkal folytatott tapasztalatcserék és a piaci megfigyelések arra mutatnak, hogy ezek az átalakulási folyamatok nem csupán egy országra vagy régióra korlátozódnak, hanem Európában, sőt, az egész világon érzékelhetőek. Mindazonáltal úgy vélem, hogy az egyes országokra, illetve térségekre vonatkozó specifikus feltételek (földrajzi adottság, közlekedési infrastruktúra, az iparosítás fejlettségi foka) ezeket a folyamatokat módosítják és a helyszínen konkretizálódnak a megoldások. A DSLV adatai szerint Németországban, 1995-ben csupán minden negyedik szállítmányozó tevékenykedett az értékesítési logisztika, s minden ötödik a beszerzési logisztika területén. Most, csaknem tíz év elteltével teljesen más képet kapunk. Németországban a szállítmányozók 60 százalékának kínálatában szerepel az értékesítési logisztika, s körülbelül a fele a beszerzési logisztikában érdekelt. Sokan közülük mind a két logisztikai területen jelen vannak.

A logisztika, mint menedzserfilozófia a folytonos és éles nemzetközi verseny, valamint a költséghatékonyság javításá-



Kovács Imre, Manfred F. Boes és Kautz István

nak nyomására gyorsan változott a nyolcvanas évek folyamán. A logisztika jelentősége nőtt, az ágazat tartósan megváltozott, amelynek okai a következők voltak. Az áruszállítási piac a hetvenes évek közepétől fejlődött az eladói szemlélettől a vásárlói szemléletig. A szállítási szolgáltatást az értékesítési gazdaság eszközeként fedezték fel. Nőtt a termékválaszték, hogy a bővülő egyéni igényeknek megfelelő kínálatot tudjanak biztosítani. Jómagam is emlékszem arra, hogy például a Volkswagen személygépkocsikat milyen kevés típusban dobták piacra a hatvanas években. Mondjuk tolotetűvel, vagy a nélkül. Ma pedig, ha jól megnézzük, szinte alig van olyan autó, amely hasonlítana a másikra, mivel akkora a választék. E mögött egy komplex logisztikai szolgáltatás áll. A logisztikai kiadások jelentősége megnőtt. Ennek aránya az autópárhazban az összes költség mintegy 8 százaléka, a fogyasztási cikkek iparában legalább 12 százaléka, a kereskedelem területén pedig 27 százaléka. A növekvő verseny nyomása alatt a vállalatok belátták, hogy teljesítményüket az anyag- és áru folyamatok javításával érhetik el. Ennek megfelelően fejlődött az ellátási lánc menedzsmentjének (Supply Chain Management) folyamata. A folyamatokat integrálták, amibe minden résztvevő, s a logisztikai résztvevők összessége – a nyersanyagok beszerzésétől az értékesítési végpontig – beletartozik. Ez a szervezési feladat nem idegen számunkra. A szállítványozó bizonyos mértékben maga is a folyamatlánc menedzsere. A logisztikai követelmények, amelyeket a szállítványozóval szemben állítanak, azt a célt szolgálják, hogy az ellátási lánc menedzsmentjét kövessék. Ez észrevehető abban, hogy gyorsabb a piacra történő bevezetés, az igényeknek megfelelő terméket állítanak elő, rövidebb az átfutási idő, a minőség javul, és a készletállományt csökkentik. A logisztikát jelentősen befolyásolja az a tény is, hogy a népgazdasági munkamegosztás nőtt. A vertikális gyártási tevékenység csökkent, miközben a különféle iparágak közötti szállítási kapcsolatok hasonló mértékben nőnek. Az egy termékre jutó szállítási események száma emelkedik.

A beszerzés és az értékesítés globalizációjával együtt jár a nemzetközi munkamegosztás szerepének növekedése. Ez az árutermelés és a termékek felhasználásának növekvő területi terjedésében jut kifejezésre. Az ipar és a kereskedelem beszerzési és értékesítési tevékenysége a növekvő nemzetközi árumozgással van kapcsolatban. A szállítási távolságok növekedésére megoldást kell találni ebben a folyamatban.

A „Just-in-time” igények kielégítése és az áruk maradék nélküli szétosztása az ipar és a kereskedelem megrendelési magatartását is megváltoztatta. Az egyszerre megrendelendő

áru mennyisége visszaesett, az újrabeszerzésre fordított idő ugyanakkor csökkent. Mindez a küldemények struktúrájának fragmentálásához vezet. A küldemények átlagos mérete kisebb lett. Ebből egyre nagyobb mértékben profitálnak azok a szállítványozók, akik a darabáru forgalomban, illetve az expressz és csomagküldő tevékenységben érdekeltek. A szállítványozók a darabáru forgalmukat olyannyira felgyorsították, hogy jelenleg Németországban a 24 órás kézbesítési idő már standardnak számít. Az átfutási idő ilyen javulását úgy tudták elérni, hogy a szállítványozók korszerűsítették átrakodó létesítményeiket, jobb szervezést valósítottak meg és bevezették az elektronikus információs rendszert. A határidős és menetrendszerinti forgalom ma már a szállítványozóval szemben támasztott rendelkezésre állás alapvető eleme. A követelmények közé tartozik a gyors átrakodás, a határidő betartása, a logisztikai szervezés rendszeressége és pontossága.

Aki a logisztikai piacon akar szerepet vállalni, annak a kereskedelem és az ipar folyamatainak sajátos ismereteivel kell rendelkeznie, s birtokában kell lennie az ágazatra és termékekre jellemző know-how-nak. A piac minden egyes vállalatjának megvannak a sajátosságai. Így beszélhetünk például az autópárhaz, fogyasztási cikkek, élelmiszeripari, élvezeti cikkek, kereskedelmi, alkatrész ellátási, a hightech termékek, a vegyipar, a hűtött áruk és textilipari termékek logisztikai piacáról. Természetesen más logisztikai terület is létezik, amely magas fokú specializáltságot, sajátos tudást igényelnek. Egyebek között ide sorolható az építópárhaz, a papírpárhaz, a növénygazdálkodási logisztika, s még sorolhatnám. Eközben az ügyfelek elvárásainak megfelelően állandóan újabb és újabb szolgáltatások jelennek meg.

Az értéknövelt szolgáltatások szintén a logisztikai üzlet velejárói. A spektrum figyelemreméltóan széles, s ezúttal csak néhányat neveznék meg. Ide sorolható a logisztikai tanácsadás, a készletmenedzsment, a minőségügyi ellenőrzés, a központi raktározási funkciók, a megrendelés lebonyolítása az ügyfél részére, sorozatgyártás, szerelési munkálatok, csomagolástechnika, címkézés, polcrendszeres szolgáltatás, elektronikus ügyintézés.

A logisztika címszó alatt a szolgáltatási ágazatban elengedhetetlen innováció dinamikáját is értjük. Mondok néhány példát. A gyűjtőáru, csomag és expressz küldemények szolgáltatásának kiépítése. A szállítási rendszer megvalósítása. A logisztikai rendszer bevezetése a beszerzés és az értékesítés területén, amelybe beletartozik az áruk elosztásához szükséges központi raktárhely létesítése, külső beszerzési raktárak létrehozása. Továbbá az ellátási lánc menedzsment (Supply Chain Management) gyakorlatba való átültetése; az információs és telekommunikációs technikák alkalmazása. Ez utóbbi magába foglalja egyebek között az elektronikus adatereséket, az Internet és a mobiltelefon rendszerek használatát. Az innovációhoz tartozik, hogy az érintettek alkalmazzzák a korszerű nyomkövető rendszereket, amelyek a járművek és a küldemények útját figyelik.

A szállítványozás és a logisztikai szolgáltatások termékeire egy jól körülhatárolható árstruktúra jellemző. Figyelembe veszik például a futamidőt, a mennyiséget, s még sorolhatnám. A rendszernek a folyamata állandóan fejlődik. A rendszer választ ad a logisztikai követelmények növekvő differenciáltságára, amely az ágazat sajátosságaiból, az áruszállítás igényeiből vagy a terjesztés formáiból fakadnak. Említék példákat is: textilipari logisztika, élelmiszeripari logisztika, veszélyes áruk logisztikája, pótalkatrész ellátási logisztika, autópárhaz logisztika. A rendszerek működése megköveteli a speciális know-how-t és a felkészült személyeket, a szüksé-

(Folytatás a 12. oldalon)

(Folytatás a 11. oldalról)

ges felszerelést, szervezést és marketing tevékenységet, amelyeket egy újonnan alapított cég esetében gyakran összefognak. Ez a szállítmányozás olyan lépése az áruszállítás struktúrájának egységesítése felé, amely a folyamatok jobb működését, a teljesítmény fokozását, a gazdaságosabb tevékenység elérését, a magasabb színvonalú kiszolgálást célozza. Minden amellel szól, hogy ez a tendencia tovább tart.

Az ágazatban résztvevők együttműködésének új formái jelennek meg. Ezek közé tartozik például a készlet, illetve az eladási idő csökkentése a különféle fejlesztések által, a beszállítók bekapcsolása a folyamatokba, a gyártók és szolgáltatással foglalkozó cégek intenzív együttműködése. A logisztikai szolgáltatók, ahogyan manapság a szállítmányozók szívesen hívják magukat, az információs áramlat szerves részévé válnak. A tevékenységi spektrum jelenleg például az autógyártásban úgy néz ki, hogy kezdődik a beszállítással, készletezéssel, folytatódik az alkatrészek összeszereléséig, a „just-in-time” rendszerig, majd következik a teljes összeszerelés. Elmondok egy példát. Egy logisztikai szolgáltató, amely egy autógyártó számára nyújt szolgáltatást, egy ügynevezett termékellátási központot hoz létre. Ez a központ egyesíti magába a beszállító parkot és a logisztikai centrum funkcióit. A termékellátási központ és a szerelőcsarnok egy híddal van összekötve. A logisztikai szolgáltató a legkisebb csavartól a különféle fogókon át egészen a legkomolyabb berendezésekig folyamatosan és precízen ellátja a gyártót, amely végzi az összeszerelést. A központ mintegy tucatnyi beszállítóval tartja a kapcsolatot, akik az alkatrészekről gondoskodnak. A centrum pedig egy helyen raktározza és kínálja a termékek széles választékát. Ott veszik nyilvántartásba, rendszerezik az alkatrészeket, amiket részben kicsomagolnak, majd folyamatosan továbbítják őket a gyártóknak. A termékek készletléti állapota és az összeszerelés sorrendje közötti zökkenőmentes együttműködés megteremtése végett egy komplex adatmenedzsment rendszert használnak, amely összeköttetésben áll a gyártóval és a logisztikai szolgáltatóval. A logisztikai szolgáltató a központban értéknövelt szolgáltatásokkal is rendelkezik, amit szükség esetén szintén felkínál. Például olyan szakembereket alkalmaznak, akik értenek a különféle típusú gépjárművek összeszereléséhez. Szintén a központ bocsátja rendelkezésre a járművek belső huzatainak részegységeit.

Azt semmi esetre sem állíthatjuk, hogy a nagy szállítmányozók szakterülete volna a logisztikai piac, mint azt néhányan gondolják első pillantásra. Azt figyelhetjük meg, hogy a logisztikai szolgáltatásokat napjainkban egyaránt sikeresen kínálják a nagy és közepes vállalatok. A szállítmányozók közötti egyre nagyobb számú kooperáció egyfajta reakció arra, hogy az ügyfelek részéről nőnek az igények a magasabb színvonalú szolgáltatások és a logisztikai tevékenységek sokoldalúsága iránt.

Az együttműködés új formáit szívesen alkalmazzák a gyakorlatban. Ez vonatkozik annak a hálózatnak a létrehozására, amely a szállítással, közlekedéssel, rakodással, beszerzéssel, a termeléssel, értékesítéssel kapcsolatos. Ha már hálózatról van szó, rögtön a legújabb informatikai és telekommunikációs eszközök használatát említhetjük. Ezek olyan technikai alkalmazások, amelyeknek a formái igen változatosak. Lehet szó az elektronikus adattovábbításról (EDI), a mobiltelefonos kommunikációról, a barcoding rendszerről, vagy éppen az internetről, amely kapcsolatot teremt az ipar, a kereskedelem és szállítmányozás szereplői között. A küldemények, csomagok nyomkövetése a szállítmányozás és logisztikai ágazatban óriási előrelépést jelent. Ezt a fejlődést a „papírnélküli küldemény” víziójaként lehetne talán jellemezni. A csomagok nyomkövetése az átláthatóságot és a

biztonságot teremti meg a logisztikai folyamatban. A T&T-rendszer (Tracking&Tracing) ma már sztendertté vált, legalábbis a csomag-, a darabáru és az expressz küldemények piacán. A rendszer az ellátási lánc menedzsmentjében is fontos szerepet játszik, s továbbfejlesztése javában tart. Az új elnevezés a SCEM (Supply Chain Event Management) lesz. A SCEM arra szolgál, hogy ha teszem azt a küldemény az útja során megsérül, a rendszer „riadót fúj”, s így lehetőség nyílik a zavaró körülmény kiküszöbölésére.

A nyomkövetéssel összefüggésben nagy figyelmet szentelünk az RFID (Radio-Frequency-Identification) alkalmazására. A rádióhullámok segítségével történő helymeghatározás immár évtizedek óta bevált gyakorlat. Az adathordozó ebben az esetben az ügynevezett transponder, amely egy integrált antennával rendelkező egyszerű mikrochip. A chip memóriájában információkat lehet elhelyezni. Az antenna lehetővé teszi a vevőkészüléknek, hogy leolvassa a kódot, s hasznos információkat továbbítson. Alkalmazási területe széles lehet: használni lehet az áruszállítási folyamatban, átlatok azonosítására, útlezárások felismerésére.

A nagy kereskedelmi vállalatok máris felfedezték maguknak az RFID-rendszerben rejlő lehetőségeket, mivel használatával saját teljesítményüket javíthatják. Jelenleg az első projektek futnak ezzel kapcsolatban, s első ízben a raklapos szállításhoz vehetik hasznát a rendszernek. A szállítmányozók számára a barcode rendszerrel szemben az RFID rendszernek számos előnye van: a rakodási folyamatok egyszerűsítése, a lopások elleni védelem biztosítása, több küldemény egyidejű rendszerezése. A barcode-dal szemben egyetlen hátránya jelenleg az, hogy a beruházás meglehetősen költséges. A tendenciákat figyelve azonban elmondható, hogy az RFID rendszer alkalmazása valószínűleg elterjed majd a szállítmányozási ágazatban. Az pedig még nyitott kérdés, hogy miképpen valósul meg a darabáru küldeményeknél az átmenet a barcode technikáról a transponderre.

Néhány szakember az ágazatunkban történő átalakulást azzal jellemzi, hogy jelenlétünk és hálózatunk az egész világon nélkülözhetetlen lesz. Megerősödnek azok a tendenciák, amelyek az egy kézről való kiszolgálást szorgalmazzák. E mögött olyan gazdasági tényezők állnak, mint például a szállítási költségek csökkentése. De egyelőre senki nem tudja teljes bizonyossággal megmondani, hogy pontosan merre fejlődik tovább a piac. Arról beszélnek egyesek, hogy az egész világra vagy Európára kiterjedő globális logisztikai szolgáltatók lesznek. A szállítmányozási területen egy sor olyan cég működik, amely Európában, illetve az egész világon jelen van. Bizonyára lesznek olyan kihívások, amelyekkel csak egy erős, globálisan működő vállalat lesz képes megbirkózni. A nagy rendszerekkel működő cégek a folyamatok és termékek sztenderdizálásával előnyre tehetnek, s ennek eredményeképpen csökkenhetnek az árak. De a kisebb rugalmasság hátrányukra van. Éppen a közepes méretű cégek azok, amelyek jó eséllyel szállhatnak harcba a piacon, mivel rugalmasabbak, gyorsabban döntenek, nagyobb a munkatársak személyes szerepvállalása az egyéni igények kiszolgálása tekintetében. Nem minden ügyfél tart igényt olyan szolgáltatóra, amely az egész világot behálózza.

A teljesítményorientált logisztika manapság jobban befolyásolja a népgazdaság versenyképességét, mint valaha. A növekvő szállítási igények arra készítetnek, hogy a mainál hatékonyabb, a környezetet jobban kímélő közlekedési, szállítási, logisztikai rendszereket alkalmazzanak. Itt kell szólni arról is, hogy az iparnak, a kereskedelemnek és a szállítmányozásnak közösen kell kifejleszteniük a logisztikai koncepciót. Kétségtelen, hogy a szállítmányozási ágazat megerősödött az utóbbi időben. A kereskedelem és az ipar mellett immár a „harmadik erővé” vált a logisztikai láncban.

Klaus Lippstreu:

## Schenker, a hálózati példa



**Klaus Lippstreu, a Schenker & Co AG elnökségi tagja, a Schenker Austria & South Europe vezérigazgatója előadásában (gyors történelmi visszatekintés után) a mai Schenkerről beszélt, ami más, mint a „tegnapi”: a piacvezető konszern hálózatát dél-kelet európai irányban kívánja fejleszteni. Szót ejtett a nagyszállítmányozók kockázatairól és a kisszállítmányozók előnyeiről, s a logisztika esélyeiről is.**

A családi vállalkozásként újjára indult Schenker ma 132 éves múltra tekinthet vissza, s a történelmi változások nagy fejlődést, változásokat eredményeztek: mára a világ egyik legsikeresebb szállítmányozási konszernje lett. Klaus Lippstreu felidézte, hogy 1931-ben a céget megvásárolta a Német Államvasutak (Deutsche Bahn – DB). Hatvan esztendővel később a Stinnes AG vette meg a Schenkert, s újabb tizenegy esztendő elteltével (tavalyelőtt) ismét DB-tulajdonba került a Schenker.

A Stinnes Csoport részeként működő Schenker 38 ezer főt foglalkoztat 90 ország 1100 helyszínén, s a tavalyi esztendőben 7 milliárd eurós forgalmat bonyolított le. Egyaránt ott-hon vannak a közúti, a vasúti, a légi és a vízi szállítmányozásban. Ausztriai részlegük (67 helyszínen 1700 fő dolgozik, s 1 milliárd eurós éves forgalmat produkál) egyúttal a délkelet-európai terjeszkedésük bázisa is. A térség országai közül Magyarországon működik legnagyobb társaságuk, a sorban minket a csehországi cégük követ.

A Schenker Dél-kelet Európát fejlődő piacként tartja számon, ahol egyre erősebb jelenlétre törekszik. Európában a Schenker a második, amely a szárazföldi forgalomban jól működő hálózattal rendelkezik: a többi versenytársnak még nincs ilyen. Könnyű hálózatban gondolkodni, – hangsúlyoz-

ta az előadó – de felépíteni, kezelni és működtetni már igen kemény dió. Talán ezért sem sikerült a többi piaci szereplőnek megbirkóznia e feladattal. Az egységes európai hálózat megteremtését (egyéb, e szándék ellen ható körülmények mellett) a nehezen létrehozható egységes informatikai bázis hiánya is gátolja.

A vízi szállítmányozásban az interkontinentális hálózat nélkülözhetetlen, de kellene a semleges operátorok is (amíg semlegesek tudnak maradni). A nagyszállítmányozók szerepe itt is növekszik: az évi 100-300 ezer TEU-s növekedéssel a kicsi cégek nem tudnak versenyre kelni. A tendencia a hajóférfhelyek vásárlása felé halad, a szállítmányozók egyre kevésbé vásárolnak konténereket.

A légi szállítmányozásban a HUB hálózatok kooperációja az uralkodó. A gépek tulajdonlása helyett a bérbevétel (charter) kerül előtérbe. A forgalom a carrier irányából a begyűjtő feladatok felé halad. A holnap piacán a DHL mellett azért már Schenker és Kühne & Nagel gépek is megjelennek majd.

A globalizáció nem fejlődhet a szállítmányozás működő rendszerei és kreativitása nélkül – mutatott rá előadásában Lippstreu. A szerződéses logisztika és a hálózati kompetencia piacának nagy szereplői között a Schenker előkelő helyet vívott ki magának. A rendszerek folyamatosan módosulnak, s a piaci szereplőknek e változások befolyásolása is feladata. Az insourcing-outsourcing viták még nem zárultak le véglegesen. A piac nagy „játékosait” a szerződéses logisztika (pl.: Exel) területén, vagy a hálózatai kompetenciával rendelkező oldalon (pl.: Schenker, Danzas-DHL) találjuk. A Schenker arra törekszik, hogy a szerződéses logisztikában is hídfőállásokat építsen ki.

A vasúti forgalom forradalom előtt áll. Az infrastruktúra és az értékesítés szétválasztása nyomán öt-hat év múlva Európában maximum két domináns vasúti hálózat lesz, melyhez öt magánhálózat kapcsolódik majd. A vasúti forgalom fele kombinált forgalomban bonyolódik majd. Új technikák, új vagonok jelennek meg, s a vegyes szerelvények mindennaposá válnak. Az elszórt forgalom költséges volta miatt kihal. Csak a nagy és rugalmas cégek maradnak fenn, új partneri kapcsolatok, új szervezetek születnek. Az Európai Uniónak kell a jól működő vasút, amely azonban csak 400 kilométeres távolság felett lehet versenyképes. E jövőkép azt sugallja, hogy kell egy vasúti szolgáltató, egy szakértő cég, amely eladja a vasúti szállítási koncepciót. A Stinnes Csoportban van ilyen cég, a Railion.

A nagy cégek erőssége a szigorú irányítás és a hatékony ellenőrző rendszer, a hálózatműködtetés, a profitcentrum gondolkodás és a helyszíni jelenlét. Gyenge pontjuk a lassabb reakció, az elhúzódozó döntési folyamat. A kicsi vállalkozások erőssége a kreativitás, a gyors reakció, a szolgáltatás egyedi jellege, a szoros ügyfélkapcsolat, a partnerek kiválasztásának rugalmassága.

Kellene a jó kicsi és nagy cégek. Klaus Lippstreu igazán vesztélyben a közepes vállalkozásokat látja, azokat, akik nem tudják eldönteni felfelé, vagy lefelé fejlődjenek. A klasszikus mondás (a nagy halak megeszik a kis halakat) az előadó interpretációjában némileg módosult (s a konferencia óta szinte szállóigévé vált, melyet szerte a szakmában emlegetnek): a gyors halak eszik meg a lassú halakat...

Bárány Tibor

Kovács Imre, a MÁV Rt. árufuvarozási főigazgatója:

## Tendenciák a vasúti áruszállításban



A korábbi előadásokban igen részletesen lett bemutatva, hogy Európában milyen tendenciák zajlanak. Két nagyon fontos szóra szeretnék koncentrálni az előadásomban, az egyik a liberalizáció, a másik a globalizáció. A jelenlegi európai folyamatokban erős tőkekonzentráció zajlik, hálózatok fognak kialakulni, megnőnek a szállítási távolságok, komplex szolgáltatások nyújtására lesz igény.

Ezek a folyamatok tulajdonképpen 15 éve alakultak ki, amelyek nem csak az Unió, hanem az azon kívüli országokban is éreztette hatását, így például Romániában is megvalósult a szállítás liberalizációja. Ami a szakma szerinti „felszabadítást” illeti, ott a vasút előtt elsőként a légit közlekedés, majd a közúti szállítás liberalizációja zajlott le. Ezzel egy időben a korábbi szervezetek hanyatlása is megindult, új gazdasági érdekek köré csoportosuló szabályozó testületek jöttek létre. Az elmúlt 5–6 évben pedig már a műszaki interoperabilitás tekintetében is új kezdeményezések jöttek létre, nem kevés magyar részvétellel. Az európai vasúti folyamatok összehangolása azonban sokkal bonyolultabb és lassúbb folyamat, hogy csak egy példát említsek: Olaszországban egy mozdony vezetéséhez két ember szükséges, idehaza, pedig csak egy.

Magyarországon a magánvasutak megjelenése a fuvarpiaci ügyfelek számára sok esetben szinte megváltásként jelentkezik, de ha az Európában már ismert korábbi folyamatokat elemezzük, akkor kiderül, hogy ez a hatás meglehetősen marginális. Például Németországban 200 magánvasút létezik, amelyek közül úgy 20 foglalkozik effektív forgalommal, s ezek piaci részesedése összesen 7 százalék. A liberalizációval szemben is akadnak törekvések. Ki kell emelni Lengyelországot, amely viszont szembe szállt a brüsszeli akaratral, és úgy döntött, hogy 2006-tól 2015-ig csak a pálya 20 százalékát liberalizálja, s majd csak utána szabadítja fel a piacát. Ausztria is érdekes példa, hiszen ott is csak most kezdődik a vasúti szabadpiaci rendszer, ahogy nálunk is. Itt már magánvasutak bekapcsolódnak a folyamatokba, illetve új tranzit forgalmakat generálnak.

A globalizáció tekintetében két nagy területet kell kiemelni. Meglátásunk szerint a jövőben két nagy társaság köré csoportosul majd a szakma. Ezek a cégek leányvállalatokon keresztül terjeszkednek, s nyújtanak részben logisztikai szolgáltatást, részben az olcsóbb munkaerő-piacon teremtenek értéknövelő szolgáltatást új cégekkel.

Egy példával is lehet illusztrálni: a RIV megszűnésével. Ez a szervezet az elmúlt évtizedekben leszabályozta az európai vasúti hálózaton a kocsik futását, hogy érkezik meg rakottan, hogyan kerül vissza a rendeltetési helyére, stb. Ez a szabályozás tekintetében már interoperabilitásnak nevezhető, mert biztosította az egységes eljárásokat. A nagy vasúttársaságok kezdeményezésére a RIV 2005. január elsejétől megszűnik, ugyanis ők megtették a saját lépéseiket, hogy miként tudják más országból visszavinni a kocsijait. Informatikai rendszerek és technológia segített ebben, hasonlatosan a közúti fuvarozásban már ismert módszerekhez. Az olyan kisvasutak, mint a MÁV szinte beláthatatlan távolságban fogja tudni megvalósítani, például a kocsikövető rendszert.

Magyarországon az elmúlt tízegynehány évben eljutottunk a vasúti liberalizációhoz. Megnyitottuk a pályakapacitás 20 százalékát a versenytársak előtt, s eddig négy magánvasút alakult, bár ezek komoly piaci tevékenységet, ezzel konkurenciát még nem jelentenek. Várhatóan a térség szerepe nőni fog a vasúti áruszállítási piacon, s mi ebben pozícióinkat nem csak megőrizni szeretnénk a többi szállítási ággal szemben, hanem az arányoknak a vasút felé történő elmozdulását reméljük. Már most lehet látni, hogy mely területeken várhatók majd „támadások”, ezért fokozottan figyelünk a jó jövedelemteremtő piacokra. Megjelentek új folyosók is, amelyek konkurenciát jelenthetnek, így például a szerbiai irány, amely a román-olasz forgalomban, illetve a balkáni irányban okozhat veszteséget számunkra.

A piacmegőrzés érdekében mi is megpróbálunk azokkal a módszerekkel dolgozni, mint a magánvasutak. A mi előnyünk, hogy kihagyhatunk bizonyos fejlődési fokozatokat, s nem kell megküzdenünk a kezdeti tapasztalatokkal, hanem hasznosítani tudjuk a magánvasutak évtizedes tapasztalatait. Munkamódszerünkben is követjük ezt, mert egy magánvasút nem akar megállni a határokon, egy mozdonnyal fogja továbbbírni a szerelvényét. Az unión belül nincsenek határok, ezeket mi teremtjük magunknak, ám, hogy a piacon maradjunk, ahhoz le kell bontanunk azokat, s nem szabad sem a gyakorlatban, sem képletesen megállnunk. Van már erre példa, csinálunk az ÖBB-vel olyan projekteket, amelyeknél Hegyeshalomban éppen csak öt percre áll meg a szerelvény.

Előre kell lépni a bizalmi elv elfogadásában is. Ha valaki itt felad egy küldeményt, akkor annak 5–600 kilométerrel odébb is ellenőrzések nélkül kell megérkezni. Már vannak példák a vasúttársaságok közötti megállapodásokra, ezek a gördülékeny forgalmat segítik.

Fontos szerepe van a stratégiai partnerségnek a pozícióink megtartásában. Az elmúlt hónapokban a MÁV teljes átalakítása mellett az árufuvarozási üzletágat is teljes egészében át kellett alakítanunk. Megpróbáltuk ezt két irányba véghez vinni. Egyrészt tudjuk az önköltségeinket, tehát tudjuk, hogy mit milyen áron tudunk kiejánni. Az életünket pedig az ügyfelek felé szerveztük át, vagyis sokkal markánsabban jelenünk meg a piacon.

Ami a konkrét liberalizációt illeti, sajnos a MÁV az elmúlt tíz évben elmulasztotta az erre való felkészülést. Az elmúlt másfél év volt az, amikor, amit szervezeti oldalon és a piaci irányban is már a szabad verseny jegyében dolgoztunk. Ki kell hangsúlyoznom, hogy az ügyfelek bizalmát piaci eszközökkel – szolgáltatások, ár – őriztük meg, s nem állami adminisztratív eszközök segítségével. Konkrét lépés volt például a hosszú távú megállapodások megkötése. Legna-

gyobb partnereinkkel – ez alatt elsősorban a termelőket és nem a szállítmányozókat kell érteni – három-négy esztendő megállapodásokat írtunk alá, tisztán piaci alapon.

A globalizációra áttérve: nehéz lesz megmaradnunk a piacon, ha csak magunkra fogunk hagyatkozni. A MÁV idei 44,6 millió tonnás szállítási teljesítményéből csak 12 millió tonna a belföldi fuvarozás. Ennek megtartására csak kiterjedt és jó kapcsolatrendszerrel van esélyünk. Ami Nyugat-Európában már korábban megtörtént, nevezetesen a nagy, erős „gócpontok” megteremtése, az Közép-Európában még csak most kezdődik. Ebből a folyamatból a MÁV nem maradhat ki. Ha csak a térség vasúttársaságainak helyzetét nézzük, akkor azt látjuk, hogy a lengyel vasútnál egyértelmű a német irányultság. A Moszkva–Varsó–Berlin szállítási útvonal hagyományosan nagy erőt jelent. A szlovén vasút keresi a partnerét, míg a szlovákokot áprilistól privatizálják. Ez már nem csak partnerséget, hanem adott esetben olyan tulajdonosváltást jelent, amellyel bizony nem lesz könnyű versenyeznünk.

Ezek a folyamatok jelentősen meghatározzák a következő hónapokat, s nekünk is még szorosabban kell bekapcsolódnunk a nemzetközi vérkeringésbe. Ha ez nem stratégiai partnerségen keresztül történik, akkor ugyanazt az utat kell bejárnunk, amit a nyugati vasúttársaságok már megtettek. Vagyis, vasúttársaságként végzi a dolgát, az árufuvarozást, s a piacon leányvállalatain keresztül őrzi meg pozícióját. Az elmúlt egy évben mi is a „családba” integráltuk a leányvállalatainkat. Feladatuk, hogy az összértéket növeljék, nem pedig a profitteremtés. Ezzel a MÁV árufuvarozása a vasúttal, illetve a többi vasúttársasággal szemben versenyképes maradjon.

A hagyományos szállítási módban a Mávtranssped az, amelyikkel vonat projekteket szervezünk, ez mintegy értékesítési apparátusként jelenik meg, nem pedig mint egy konkurens szállítmányozó. Leányvállalatainkon keresztül szeretnénk visszazerezni pozícióinkat a vasútüzemi területen is. Sok kritikát kaptunk például az iparvágány kiszolgálásban, ennek üzleti kiszolgálásra külön leányvállalatunk van.

Nagyon fontos portfóliónk a BILK, amelyen keresztül a vámterületen is bővítjük a kapcsolatunkat, hiszen a Waberer's csoporttal közös céget hoztunk létre, a Vámkapu Rt.-t. A MÁV Kombiterminál a logisztika és a kombinált fuvarozásban kap például Záhonyban jelentős szerepet, de az országos logisztikai központokban is e cégen keresztül van tulajdonjogunk. Nagyon fontosnak tartjuk a termináli infrastruktúra fejlesztését, ezen a téren akár más országokban is megjelenénnék saját tulajdonú létesítményekkel. Ebbe a körbe tartozik, hogy megkezdjük a határvámkezeléseket az unió nyugati határán, s ezt a szolgáltatást elvégezzük akár francia, vagy német, holland partnereknek is.

Ami a 2005-ös terveinket illeti, szeretnénk átvilágítani az infrastruktúrához fűződő kapcsolatainkat. Az irányvonat-képzéshez áttekintjük a rendező-pályaudvarok helyzetét, tovább terjeszkedünk Szerbia, Románia, Ukrajna felé a leányvállalatainkon keresztül. Tovább erősítjük az árufuvarozásban betöltött fordítókorong szerepünket. Belföldön is jelentős bizonyítási kényszerünk van, hiszen például a nyugati cukorgyárak már nem vasúton, hanem közúton szállítatják be az árut, s mi az idén bebizonyítjuk a hazai gyáraknak, hogy igenis versenyképesek tudunk lenni a közúttal szemben.

Dr. Berényi János:

## Új európai vasúti irányítás



Dr. Berényi János, a Hungarokombi elnöke

Az Európai Unió lobbizási technológiájáról, valamint a kombinált fuvarozás kontinentális helyzetéről beszélt *dr. Berényi János*, a Hungarokombi elnö-

ke, az European Railway Agency (ERA) igazgatósági tagja. Bevezetőjében elmondta, hogy a gazdasági szabályozás 80 százalékban ma már Brüsszelben és

Strassburgban dől el, s e folyamatban ma már Magyarország is képviselheti, illetve érvényesítheti saját érdekeit.

A lobbizás technikájának ismertetése előtt annak filozófiájáról beszélt Berényi János. „Globálisan gondolkodni és lokálisan cselekedni, legyünk európaiak, de szeressük a szülőföldünket.” A lobbisták szakmai felkészültségükkel elsősorban segítséget nyújtanak az uniós köztisztviselőknek, ezért ezt a fajta tevékenységet nem hogy tiltaná, éppen ellenkezőleg, bátorítja az unió. Ezt igazolja az a tény is, hogy az EU-ban már etikai kódex is létezik a lobbitevékenység végzésére. Ebben kiemelkedő elvárásként szerepel a magas kommunikációs képesség, a több nyelv ismerete, a szakmai hitelesség, illetve a közvetített információ feltétlen megbízhatósága.

A lobbizás nem azonos a korrupcióval – bár a kis értékű ajándékok adása és elfogadása megszokott és elfogadott.

Az Európai Bizottság – mint az unió „kormánya” – mellett működő European Railways Agency szervezetéről szólva, Berényi János elmondta, hogy





ez egy új főhatóság, amelynek feladata, hogy a különböző fejlettségi szinten álló és egymástól mind szakmai, mind jogi, kereskedelmi, vagy műszaki paraméterek vonatkozásában számos eltérést mutató európai vasutak munkáját összehangolja, a műszaki különbségeket áthidalja, a jogszabályi eltéréseket harmonizálja. Az európai vasutak interoperabilássá válása csak a határok nélküli vasúti rendszer határokon átvívelő felelősségvállalásával képzelhető el, s ennek legfőbb irányító szerve lett az ERA.

A kombinált forgalom várható tendenciáiról a Hungarokombi elnöke elmondta, hogy a szabad úthasználat a Ro-La-forgalom jelentős visszaeséséhez vezet. Ellentmondás, hogy a környezetvédelmi előírások szigorítása, a vezetési idők komolyabb ellenőrzése viszont a vasúti feladások felé inspirálják a fuvarozó cégek vezetőit. Ez azonban csak abban az esetben lesz kézzelfogható valóság, ha a vasúttársaságok és az operátorok a fuvaroztatók igényeihez illeszkedő, rugalmas menetrendet tudnak biztosítani. Bár a Ro-La-forgalom érdemi növekedése nem várható, azért nem szabad teljesen leírni ezt a fuvarozási üzletágat.

Ami a kísértetlen forgalmat illeti, az európai előrejelzések szerint a növekedés mértéke meghaladja majd a közúti forgalom emelkedésének mértékét. A prognózis szerint – a jelenlegi – vasúton

konténerben és csereszekrényben elfuvarozott 44,1 millió tonnával szemben 2015-re 104 millió tonna árut kell majd továbbítani. Ehhez azonban a jelenlegi infrastruktúra számottevő javítására lenne szükség. A szűk keresztmetszetek helyett fel kell készülni a 750 méter hosszú, 1500 tonnás vonatok közlekedtetésére. Ehhez az Európai Unió is biz-

tosít anyagi forrásokat, bár önrészesedés nélkül felesleges pályázni.

A kombinált fuvarozás másik gátja a szolgáltatások nem megfelelő szintje. A pontosság például eddig nem tartozott a legfőbb erények közé, a 30 perc feletti késés ma már a teljes forgalom 52 százalékára igaz, de 7 százalékban eléri a 24 órát!



Tomcsányi István, a Hungarokombi vezérigazgatója:

## Kombinált fuvarozás – napjainkban



**Az unióhoz frissen csatlakozott országok infrastruktúráját áttekintve azt látjuk, hogy a vasúthálózat sűrű, és a vasúti fuvarozás részaránya is magasabb, mint Európában. Ugyanakkor a vágányhálózat állapota messze elmarad a kívánalmaktól, a fejlesztés a jövőben pedig állami feladat lesz, nem a vasúttársaságoké. Erre egyébként azért is szükség lesz, mert az uniós közlekedéspolitikai előnyben részesíti a kombinált fuvarozást, ahhoz viszont jobb pályákra van szükség.**

Közös szempont az unióban, az is, hogy végre kellett hajtani a liberalizációt, ami a közúton gyakorlatilag egyik pillanatról a másikra ment végbe. A vasúton ez a folyamat sokkal lassúbb, a szakmai elemzések alapján ez nem kedvez a kombinált fuvarozásnak, hiszen a közút előnyét a vasút sokkal lassabban tudja behozni.

A kísértelen kombinált forgalom adatait elemezve azt kell megállapítanunk, hogy pozitív irányban hathat az unión belül megnövekedő forgalom. Ennek egy része – a jelentősebb – a

csereszekrények felhasználására vonatkozik, s az is megállapítható, hogy nőtt az irányvonatok iránti igény. Ez a folyamat végső soron a közúti fuvardíjak csökkenéséhez vezetett, ami a viszont jó néhány közúti fuvarozói vállalkozás megszűnését eredményezheti a jövőben.

A Ro-La forgalomra a csatlakozás negatív hatással járt. A szabad közúti forgalom eredményeként a magyar fuvarozók már nem veszik igénybe a Ro-La szolgáltatást, a hagyományosan második-harmadik helyen álló ro-

mán, török, bolgár fuvarozók elől pedig éppen a magyar, szlovák, vagy cseh (tehát a nyugatibb Európához képest „viszonylag” olcsóbb) fuvarozók viszik el az árut, hiszen engedélykötelezettség nélkül tudnak Európában fuvarozni. A Ro-La „feltámadásához” segítséget nyújthat a hamarosan bevezetésre kerülő német, illetve osztrák autópálya-díj rendszer. Ehhez azonban a vasúttársaságoknak és az operátoroknak pontos menetrendet, versenyképes árat, küldemény-információt és ügyfélbarát szolgáltatást kell kínálniuk.

Az állam szerepvállalása mindezekhez sokkal nagyobb mértékben szükséges, mint korábban. Indokolja ezt a környezetvédelmi, környezetterhelési károk csökkentése. Eleddig azonban meglehetősen csekély támogatás csordogált a központi költségvetésből, pedig az Európai Unió éppen a kombinált fuvarozás támogatására buzdítja tagállamait.



Dr. Hinfner Miklós, az MKFE főtitkára:

## Lobbizás az Európai Unióban

Az érdekérvényesítés tíz fontos szabálynak kell megfeleljen, s ez független attól, hogy hol folytatjuk ezt a tevékenységet. Az első szabály, hogy „tűzz ki magad elé megvalósítható célokat”. A második – a közúti fuvarozói szervezetre ez különösen igaz –, hogy szerezzünk be támogatottságot a tagságtól, különben a lobbizás öncélúvá válik. A lobbizó legyen felkészült, ami persze nem azt jelenti, hogy szakember legyen, de mindenképpen ismernie kell azt, amiért lobbizni akar. A kérdéseket egyszerűen kell megközelíteni, hogy akiknél célt akarunk elérni, azok egyszerűen megértsék a problémákat. A következő pont a beleérző képesség azok irányában, akiket képvisel a lobbista. Vizsgálnia kell, hogy hol található meg a közös érdekek a lobbizásra felkérők és a „célszemélyek” között. Mérföldköveket kell kitűzni, vagyis meg kell határozni előre a lobbizást pontról pontra. Az utolsó előtti szempont, hogy a lobbista akár az unalomig ismétlje az érvelését, s végül publikáljuk a sikerünket, hogy a jövőben is kapjunk lobbizási megbízást.

A lobbizás hasonlít a sakkhoz, azonos szabályok érvényesek, de a megvalósítás függ a realitásoktól és a nemzeti sajátosságoktól. Az én szerepem ebben a folyamatban, hogy az IRU egyik alelnöke vagyok, s hasonló tisztséget töltök be az Európai Unió mellé rendelt közúti közlekedési bizottságnak.

A lobbisták sok esetben nem értenek egymással egyet, s ez teljesen természetes, hiszen adott esetben ellentétes érdekeket képviselnek. Én például nem értek egyet abban Berényi Jánossal – ő a vasutat, én a közutat képviselem –, hogy az externális költségeket be kell építeni a német úthasználati díjba. A háttér megismeréséhez vissza kell utaljak

Tomcsányi István előadásához, aki említette, hogy május eleje után a közúton jelentős kapacitásnövekedés volt tapasztalható. Ami a számokat illeti, a csatlakozás előtt – mérettől függetlenül – körülbelül 10 ezer jármű vett részt a nemzetközi közúti áruszállításban, jelenleg azonban majdnem 20 ezer ugyanez az adat. Közösségi engedélyek tekintetében is nőtt a szám, körülbelül ezer vállalkozással több van ma. Az unió elismerte, hogy ennek ellenére nem történt robbanásszerű kapacitásnövekedés.

A német, francia, holland érdekeket képviselők azonban azt mondták, hogy jobb koncepció kellett volna a bővítés előtt, de óvatosabban közelítsék meg majd a további csatlakozást. Azt azonban ők is elismerték, hogy a piacra lépés szabályai Magyarországon tökéletesen rendben vannak. Azok a felvetések alaptalanok, hogy akad olyan vállalkozó, aki a feltételeket nem teljesíti, és a szabályozásunk is tökéletesen harmonizál az unióval.

Befejezésül szeretném ismertetni, hogy a korábban „mér-földkőként” aposztrofált tevékenységhez mi is tartjuk magunkat. Az ősszel az IRU-val, az Európai Parlamenttel és az Európai Bizottsággal közösen szerveztünk egy találkozót Brüsszelben, amelyen részt vett több magyar uniós képviselő. A következő lépésben szintén Brüsszelben már a tíz csatlakozott ország, az érintett minisztériumok, érdekképviseleti szervezetek képviselői tartottak megbeszélést.

Összegzésül meg kell állapítani, hogy piacvédelmet adminisztratív eszközökkel nem lehet megvalósítani, erre csupán a szakma önszűrő tevékenysége alkalmas.



Bor József, a Raabersped igazgatója átveszi a minősített regisztrációs oklevelet Kautz Istvántól, a szövetség elnökétől

## A minősített regisztráció társaságai

- |  |   |
|--|---|
| 001 INTERMOL Szállítványozó és Kereskedelmi Kft.                         | 019 EUROSPEED Nemzetközi Fuvarozó és Szállítványozó Rt.                 |
| 002 METCOSPEED Nemzetközi Szállítványozó és Logisztikai Szolgáltató Kft. | 020 FORCE Idegenforgalmi, Szállítványozási és Szolgáltató Kft.          |
| 003 MASPED Első Magyar Szállítványozási Rt.                              | 021 BAYERSPEED Nemzetközi Szállítványozási és Kereskedelmi Kft.         |
| 004 MASPED LOGISZTIKA Logisztikai és Vámügynökségi Kft.                  | 022 ALDEX Nemzetközi Szállítványozási, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. |
| 005 MIRAMARE Nemzetközi Szállítványozási Kft.                            | 023 EUROGATE Budapest Nemzetközi Szállítványozási Kft.                  |
| 006 MIKROWER Fuvarozási, Szállítványozási és Kereskedelmi Kft.           | 024 ROMTRANS Hungária Szállítványozási Kft.                             |
| 007 PLIMSOLL Szolgáltató Kft.  | 025 DUNAFERR PORTOLAN Szállítványozási Kft.                             |
| 008 INTERCARGO Hungary Szállítványozó és Külkereskedelmi Kft.            | 026 EVIA CARGO Nemzetközi Szállítványozási és Kereskedelmi Kft.         |
| 009 INTERTRANSCOOP Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft.       | 027 AGENTSPED Nemzetközi Szállítványozási és Vámkezelési Kft.           |
| 010 BI-KA Szállítási, Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.                    | 028 FORCONT Nemzetközi Szállítványozási Kft.                            |
| 011 MÁVTRANSSPEED Szállítványozási Kft.                                  | 029 CHEMOL LOGISTICS Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft.    |
| 012 logMAStEr Nemzetközi Szállítványozási Kft.                           | 030 EURO-EX 2002 Fuvarozási és Szállítványozási Kft.                    |
| 013 EURO-LOG Logisztikai Szolgáltató Kft.                                | 031 RAPIDSPED Fuvarozási és Szállítványozási Rt.                        |
| 014 LOCARGO Nemzetközi Szállítványozó és Logisztikai Kft.                | 032 MASPED RAIL Vasúti Szállítványozási Kft.                            |
| 015 GLOBE LINE Szállítványozási Kft.                                     | 033 MASPED-SCHENKER Légi és Tengeri Szállítványozási Kft.               |
| 016 SCHENKER Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft.             | 034 TRANSALKIM Budapest Spedíciós Kft.                                  |
| 017 TRANSSPEED-SZÁLLÍTMÁNYOZÓ Fuvarozó Kft.                              | 035 RAABERSPEED Nemzetközi Szállítványozási Kft.                        |
| 018 MILITZER & MÜNCH Hungária Nemzetközi Szállítványozási Kft.           | 036 DELTASPEED Szállítványozási és Szolgáltató Kft.                     |



Manfred F. Boes köszönti a jubiláló magyar szövetséget

Szállítmányozó Szövetség

## Tizenötéves évforduló

A szállítmányozási konferencia első napján, megalakulásának 15. évfordulóján, jubileumi fogadást adott az MSzSz. Az első számú szállítmányozási szakmai szervezet rendezvényén megjelent és pohárköszöntőt mondott *Manfred F. Boes*, a FIATA első elnökhelyettese. Ott volt *Kovács Ferenc* közlekedési helyettes államtitkár, *Nagy János*, a VPOP országos parancsnoka és a társszervezetek vezetői is.

*Kautz István*, a szövetség elnöke mondott ünnepi beszédet és köszöntötte az MSzSz alapítóit. *Benczik Béla*, *dr. Berényi János*, *Erni János*, *Gelencsér Kálmán* és *Pozsgai Gyula* voltak a szervezet alapítói. Ők ünnepi köszöntő levelet kaptak az évforduló alkalmából.

Négyen részesültek Magyar Szállítmányozásért életmű-díjban, amelyet másodszor ítelt oda az MSzSz elnöksége.

Életmű-díjban részesült: *Gelencsér Kálmán*, *Héthelyi Pál*, *Juhász Jenő* és *Petrás Pál*.

Az MSzSz elnöksége Szállítmányozói Szakmai sajtódíjat adományozott *Kiss Pálnak*, a Magyar Közlekedés és a Navigátor főszerkesztőjének.

A jó hangulatú és emlékezetes fogadás méltó volt a tizenötéves évfordulóhoz.



Kovács Ferenc és Schimchig Miklós

# A MAGYAR SZÁLLÍ



Megalakulásának 15. évfordulója alkalmából adott jubileumi fogadást a szállítmányozási szövetség. Az MSzSz vezetői november 10-én, az idei konferencia első napján köszöntötték alapítóikat és a szövetség tagvállalatait.

Fülöp Zsoltnak, a debreceni TRANS-SPED-csoport tulajdonosának és vezetőjének ítélte idén szerkesztőségünk az Év embere díjat, amelynek átadására ugyancsak a jubileumi fogadáson került sor.



Kiss Pál, aki ugyancsak jubileumot ünnepelt, hiszen tíz éve jegyzi főszerkesztőként a Navigátort, szállítmányozási Sajtódíjat kapott, amelyet Kautz István, az MSzSz elnöke adott át a kitüntetettnek.

# LÍTMÁNYOZÁSÉRT

Gelencsér Kálmán, a Masped nyugalmazott vezérigazgatója, az MSzSz első elnöke Magyar Szállítmányozásért életmű-díjban részesült. A kitüntetést utódja, Kautz István adta át a jubileumi fogadáson.



A 94 éves Héthelyi Pál, aki 71 éves szakmai múlttal rendelkezik ugyancsak Magyar Szállítmányozásért életmű-díjban részesült.

A magyar szállítmányozás ismert és elismert személyisége, Petrás Pál felidézte legszebb emlékeit a Magyar szállítmányozásért életmű-díj átvétele után.



**Kiss Pál úr**  
**a Navigátor és a Magyar Közlekedés c. lapok**  
**főszerkesztője**

*Kedves Főszerkesztő Úr!*

*A magyar szállítmányozási és logisztikai szolgáltató iparnak van egy olyan társasága, amely bár egy dekagramm árut nem továbbít, nem fizet tagdíjat, mégis az MSzSz tiszteletbeli tagja. A Magyar Közlekedési Kiadó. Ezzel nem kevesebbet állítunk, mint hogy a szakmai sajtó nevezett orgánumi beletartoznak a szállítmányozás napi életébe, információs csatornáiba, eseményeibe, és így tovább. Mindez úgy vált lehetővé, hogy Kiss Pál főszerkesztő úr tíz éve főszerkeszti a Navigátor-t, a szakmai sajtó megteremtője és első számú médiaképviselője.*

*A Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének elnöksége határozott: az Ön által, a szakma érdekében folytatott kiemelkedően értékes tevékenységet „Szállítmányozási Szakmai sajtó Díj”-jal jutalmazza.*

*Miközben a Szövetség nevében átadjuk a Díjat, megköszönjük a szállítmányozó szakmáért végzett kiváló munkáját. Gratulálunk és további kerek évfordulókat meghaladó sikeres működést, jó egészséget kívánunk!*

*Budapest, 2004. november 10.*

*Az MSzSz Elnöksége nevében*



*Kautz István*  
*elnök*



*Iszak Tibor*  
*társelnök*



Dr. Daróczy Ferenc dandártábornok:

## Vámpolitika és a vámigazgatás megváltozott feladatai



**A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnokságának (VPOP) bevételi főigazgatója, dr. Daróczy Ferenc dandártábornok előadásában a szervezetében és tennivalóiban is átalakult vámigazgatás és az EU-csatlakozásunkkal megváltozott hazai – május elseje óta EU-s – vámpolitika összefüggéseit mutatta be.**

A dandártábornok utalva az előző előadásokra rámutatott, hogy közlekedés nélkül nem tudunk élni. Viszont a közlekedés az a fajta ellenőrzési célpont, ahol a vám- és pénzügyőrségnek a feladatát teljesíteni kell. A gazdaság fejlesztéséhez pénzre van szükség, s ezt valahonnan elő kell teremteni: ehhez is kapcsolódik a VPOP szervezete, amely a legnagyobb beszédő szervezet az APEH, az állami adóhatóság után.

A VPOP testületének életében két fontos változás is történt: május elseje óta az EU Vámkódex szerint működik,

s a megváltozott vámfeladatok mellé adóhatósági feladatokat is kapott. A módosult tennivalók között prioritást élvez az Európai Unió saját forrásainak és a magyar költségvetés bevételeinek biztosítása. A vám- és pénzügyőrség fegyveres, egyenruha viselésére jogosult rendvédelmi szerv, így nyilvánvaló, hogy a rendvédelmi, fogyasztóvédelmi és piacvédelmi feladatok is kiemelt tennivalója. A közös agrárpolitika (az innen származó bevételek az EU költségvetésének felét teszik ki) egy szejletének ellenőrzése is a

testület feladata: az export-visszatérítésben részesülő termékek ellenőrzését végzi, illetve utólagosan ellenőrzi ezeket a VPOP.

Miután a vámszakmai terület a csatlakozással jelentősen visszavonult, így az ellenőrzési területének kitöltését nyilvánvalóan az adóhatósági feladatok bővülésében látják. A VPOP az adóhatósággal közösen, szorosan együttműködve (és külön-külön is) jelentős mértékben tudja javítani az önkéntes jogkövetést, az adómorált. Hangsúlyosabbá vált a vám- és pénzügyőrségen belül a rendészeti tevékenység, s decemberben tervezik lezárni az átszervezést, illetve a létszámcsökkentést. A konferencia kezdése előtt a parlament elfogadta az adótörvényeket, s itt említette meg az előadó, hogy a VPOP-nek a jogalkotási folya-

(Folytatás a 26. oldalon)

(Folytatás a 25. oldalról)

mat támogatásában is jelentős szerepet kell vállalnia.

A dandártábornok elmondta, hogy az előző évben a vám- és pénzügyőrség hozzávetőlegesen 2490 milliárd forintot realizált, illetve fizetett be az Államkincstárnak. Akkor egy egységes államhatár és vámhatár konstrukcióban az import áfa beszédése is a hatóság feladatai közé tartozott. Ez a költségvetés 48 százalékat tette ki körülbelül. Idén az első tíz hónapban mintegy 1330 milliárd forint bevételt realizáltak, s ez a költségvetési bevételnek a 32,5 százaléka.

A vám- és jövedéki szakágazat is változik. Az előző év végéig dinamikusan fejlődött bevételi eredmények születtek. A csatlakozás után az import áfa önbevallásos lett, s már nem a vám- és pénzügyőrség tartja nyilván. Május elseje óta a jövedéki bevételek havi 60–63 milliárd forintot tesznek ki, s ez nagyon kiegyensúlyozott, jól tervezhető bevétel. A vám szakágazat bevétele az import áfát is tartalmazza. A statisztika azt mutatja, hogy május elsejéig a havi bevétel (vám és import áfa együtt) a 100 milliárd forintot is meghaladta, május elseje után pedig a bevételek 3–3,5 milliárd forintban stabilizálódtak.

Dr. Daróczi Ferenc rámutatott, hogy a VPOP-nak komoly szerepe van az export-visszatérítés ellenőrzésében is. Azokat az export termékeket, amelyekre nincs export visszatérítés, a korábbi kiviteli ellenőrzési eljárás alapján, egyszerűsített rendben fogják felvenni a vasutak és más fuvarszközök, s azok egyszerű rendben tudják elhagyni az országot. Ahol azonban export visszatérítés van, ott rendkívül szigorú eljárást követel meg az Európai Unió. Mérlegelni kell, visszavételi eljárás van és a kiléptetéshez fűződnek különböző ellenőrzések, például a kicserélés ellenőrzése (itt komoly pénzekről van szó, ezért lényeges a szigor).

A különleges szolgálat megalakult, jövőre megkezdí munkáját, feladata egyebek között a vállalatok ellenőrzése lesz. A hazai vámeljárási helyszínek száma alaposan megfogyatkozott: május elseje előtt 292 vámkezelő hely és 126 vámudvar volt, az EU csatlakozás óta 122 helyen van vámkezelés, és 58 vámudvar dolgozik az országban. 2005-ben várhatóan már csak 41 fővámhivatal marad az országban.

A vámtevékenység csökkenését kompenzálendő, s az adóelkerülések csökkentése érdekében a vám és jövedéki ellenőrzés alaposabbá vált. A törvényi háttér (az adóigazgatási engedélyről szóló törvény alapján és az adóhatósággal történő megállapodás alapján) lehetővé teszi, hogy bizonyos adónemek és jogviszonyok vizsgálatában a vámhatóság önállóan eljárhat, melyeket eddig az adóhatóság ellenőrzött. Ez azt jelenti, hogy a VPOP ellenőrzési területe jelentős mértékben bővül. A közlekedés területén például nagyon kevés olyan terület van, ahol a vám- és pénzügyőrség nem folytathat le ellenőrzéseket.

A közösségen belüli illegális kereskedelem még a mobil ellenőrzéssel, illetőleg az utólagos ellenőrzés során a vámhatóság látókörébe került adatok adóhatóság részére átadott adatokkal működött idáig. A legális forgalomban pedig a szabad forgalomba helyezéskor a vámhatóság egy tájékoztató áfát közölt, s felhívták az ügyfél figyelmét arra, hogy adófizetési kötelezettsége van.

A VPOP bevételi főigazgatója hangsúlyozta, hogy az áfaktárak egy vadonatúj jogintézmény: olyannyira az, hogy az ezzel kapcsolatos ellenőrzési technológiát gyakorlatilag még csak most érleli ki a vámhatóság. A VPOP az adótörvényben meghatározott ellenőrzéseit végrehajtja, de e területre is egy nagyon komoly kockázatelemző rendszert építenek ki. A július 10-én bevezetett jogintézmény mára már 128 áfa-adóraktárt eredményezett a fővárosban, Záhony környékén és Szegeden.

Nagyon fontos, s ezért a vám- és pénzügyőrség további erőket fog biztosítani a rendészeti feladatok ellátására. 2001. szeptember 11-e óta a terrortámadások elleni harcban, illetve a világkereskedelem és az állampolgárok biztonsága érdekében a vám- és pénzügyőrségnek is gyakorolni kell rendészeti feladatait. 21 hatáskörös bűncselekmény nyomozatát kapta meg a vám- és pénzügyőrség, s megmaradt a szabálysértési hatásköre is, illetve új feladatként megkapták az Európai Csaláselleni Hivatal koordinációját.

A kábítószer-felderítésben is sok a tennivaló, mert ez az „iparág” sem akar kihalni... A kereskedelmet, s a hozzá kapcsolódó szállítmányozást és fuvarozást is érinti, hogy Magyarország minden oldalról felvevő piac a kábítószerben. Már nemcsak a klasszikus balkáni útvonalak, hanem az alapvetően Közép- és Dél-Amerikában előállított termékek is piacra találnak hazánk területén. Sűrűn találkoznak a vámosok Ukrajnában hamisított magyar cigarettafajtákkal is: ezek birtoklásával könnyen lehet jövedéki jogsértést elkövetni. A felderítés e területen is növekedett.

A vám- és pénzügyőrségnél is jelentős létszámcsökkenést kellett végrehajtani. Különböző döntések, kormányhatározatok alapján 808, illetve 307 főtől váltak meg. A valóságban ez 1600 főt tesz ki, ennyivel lett kevesebb a vám- és pénzügyőrség létszáma (eredetileg 7850-en voltak). Egyszerűsödött az országos parancsnokság. Komoly változás az alap-koordinációs iroda feladatkörének bővülése, illetve a vámigazgatóság és a vállalatellenőrzés – eredményes – öszervezése. (Csak az utólagos ellenőrzés kettő hónapja hozott durván 2 milliárd forintot.) E szakágban még jelentős pénzek vannak, hiszen ebben a jogviszonyban az elévülés 5 év, azaz még négy és fél évre a VPOP vállalatellenőrzése visszanyúlhat.

A dandártábornok befejezésül megjegyezte, hogy ugyanaz az átalakítás érintette a regionális szerveket, illetve a vámhivatali szintet is. A legfőbb változás a fővámhivatali rendszer bevezetése volt. Egy-egy megyében csak 1-1 vámhivatal található, illetőleg 7 jövedéki központ.

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,  
Dunaferr Portolan,  
BILK Kombiterminál Rt.

Bella Balázs:

## Új cargobázis Ferihegyen



**A Budapest Airport igazgatója, Bella Balázs előadásának kezdetén utalt arra, hogy Európa lázasan repülőtereket épít, ezért Magyarországon is fejleszteni kell! Ferihegy csak akkor lesz képes kiszolgálni várhatóan ugrásszerűen növekvő forgalmat, ha a szükséges bővítéseket idejében elvégzik.**

Bella Balázs előadásában bemutatta a Budapest Airport Rt.-t, fejlesztési terveiket, s ennek keretében részletesebben szólt a cargobázis építéséről.

A Budapest Airport Rt. az ÁPV Rt. portfóliójának egyik legeredményesebb állami vállalata. Idén 32 milliárd forintos árbevétel mellett hozzávetőlegesen 10,5 milliárd forintos adózás előtti eredményt produkálnak, s ennek maradékát a tulajdonos számára jó szívvel osztalékként fel is ajánlják (az állam a jelen költségvetési helyzetben él a felajánlott lehetőséggel...). A pénzügyi eredményességhez forgalmi eredményesség is társul. A Ferihegyi Repülőtér Európa egyik legnagyobb ütemben növekvő repülőtere: gyakorlatilag az első három között található a százalékos növekedést tekintve. Sajnálatos módon – mutatott rá az előadó – az egyik, még nálunk is gyorsabban fejlődő repülőtér a prágai, amely komoly versenytársnak tekinthető az utas- és a cargo-fejlesztések terén.

Ferihegy regionális versenyhelyzetben van, nemcsak Prágával, hanem Béccsel, Pozsonnyal és a későbbiekben esetleg még a keleti térségben található repülőterekkel (bizonyos tekintetben a debreceni és a sármelléki repülőterek) is.

A versenyhelyzetből következik – mutatott rá Bella Balázs –, hogyha körülnézünk Európa repülőterein, mindenhol bulldózerekkel, darukkal, építésre alkalmas eszközökkel találkozunk munka közben. Folyamatos a fejlesztés az iparágban: nagymértékű, tíz- és százmilliárd forint értékű fejlesztések zajlanak. Ha nem akarjuk, hogy Magyarország és Budapest e versenyben lemaradjon, akkor itt is fejleszteni kell.

Ezért dolgozta ki a Budapest Airport négy esztendőre szóló fejlesztési programját, amely természetesen a későbbi évek fejlesztési programját is magában foglalja. Ennek első eleme az 1-es terminál teljes felújítása és újraindítása (ez most zajlik, s várhatóan 2005 közepére meg lehet nyitni az utasforgalom előtt). A másik jelentős, leginkább előrehaladott fejlesztés az új cargobázis és logisztikai központ (egyik stratégia célja a társaságnak az áruforgalmi fejlesztésekben mennél nagyobb szerep

(Folytatás a 28. oldalon)

(Folytatás a 27. oldalról)

vállalása, egyfajta kelet-közép-európai regionális elosztó központ szerepkörének megcélzása). E lehetőség csak úgy használható ki, ha partnereiknek megfelelő kínálatot képesek biztosítani. Egy olyan beruházást kell megvalósítani, ami a bérlői és használói igényeknek alapvetően megfelel és ütemezetten bővíthető, s jó üzletlehetőséget kínál a repülőternek és partnereinek egyaránt.

Egy ilyen, új logisztikai központ megjelenése a ferihegyi térségben az egész kelet-budapesti térség számára olyan felendülést generálhat, amilyen az M0–M1–M7 csomópontjában mintegy tíz év alatt létrejött: a semmiből egy új városrész, egy új logisztikai régió alakult ki, hihetetlen mértékű fejlődést biztosítva e térség számára.

A tavalyi esztendő a repülőter életének legjobb esztendője volt. Első ízben lépték át az 5 milliós utasforgalmat, s nagyon komolyan növekedett a repülőgépmozgások száma és a légiáru-forgalom is. A társaság szerencsésnek tartotta volna, ha ezt a növekedési ütemet 2004-re is sikerült volna megtartani. Ehhez képest az idei esztendő eredménye minden előzetes számítást felülmúlt. A diszkont légitársaságok megjelenése (az általuk szállított utas-szám 89 ezerről 900 ezerre nőtt) sokat javított a helyzeten, s a hagyományos utasforgalomban is elég masszív növekedést tapasztaltak. 2004-ben összességében csaknem 30 százalékos utasforgalom-növekedést várnak!

Ehhez kapcsolódóan a repülőgép-forgalom is jelentősen, több mint negyedével növekszik. A légi forgalom minden szereplője (a repülőter üzemeltetője mellett a légitársaságok és a légi irányítást végző szervezetek) számára is elengedhetetlen, hogy az ugrásszerű fejlődést megfelelő módon tudják kezelni. A cargo-forgalom is 15 százalékos növekedést produkál idén.

A 2005-re vonatkozó becslésekről szólva Bella Balázs hangsúlyozta, hogy a növekedés – ha kisebb ütemben is – továbbra is rendkívül erős marad. A jövő évi számok meglehetősen óvatos becsléseken alapulnak. A korábbi években a légiközlekedés fejlődési tendenciája az utasforgalomban a nyári időszakban (áprilistól szeptemberig) nagyarányú volt, s az őszi-téli időszakban kissé óvatosabb, visszaesett forgalmat tapasztaltak. Mindenki legnagyobb megrökönyödésére ez a tendencia átváltozott egy lineáris fejlődési ütemmé. A repülőter eddigi történetében 2004-ben fordul elő első alkalommal, hogy a téli menetrendi időszak (októbertől áprilisig) forgalma nem esett vissza a nyárhoz képest. Sőt, még nagyobb forgalmat tapasztalnak, mint amilyen nyáron volt!

Ebből két dologra lehet következtetni: az egyik az, hogy messze alábecsülik a jövő évi forgalmat, a másik pedig az, hogy olyan fejlesztéseket kell beindítani (még a korábban tervezettnél is rövidebb idő alatt), amelyek lehetővé teszik az utasforgalom ilyen mértékű növekedésének kiszolgálását. 2004–2005-ben az utasforgalom másfélszeresére növekszik, s szinte hasonló mértékben, mintegy 40 százalékkal nő a légiáru-forgalmuk is. Ez az adott kapacitásszinten nyilvánvalóan nem kezelhető már sokáig, s a minőségi javítások mellett mennyiségi fejlesztésekre is szükség van.

A hatalmas mértékű növekedés okait keresve három nagy tényezőcsoportra bukkanhatunk.

Az első a *makrogazdasági és társadalmi tényezők hatása*: abszolút lineáris az összefüggés az ország gazdasági fejlődése és az utasforgalom növekedése között. Hasonló módon a külkereskedelmi forgalom növekedése a légiáru-forgalom fejlődésével mutat igen szoros összefüggést. Ezen túlmenően idén az EU-csatlakozásunk egyszeri hatása is segítette a növekedést, s a teljes magyarországi üzleti környezetet egy

más dimenzióba helyezte. EU-tagként kiszámíthatóbb, megbízhatóbb üzleti térség lettünk.

A másik a *légiközlekedés általános iparági tendenciája*: a 2001–2002-es események (terrortámadás, ázsiai vírusjárvány, iraki háború) általánosságban a légiközlekedésben 2002–2003-ban nagyarányú visszaesést okoztak. Ebből az iparág idén kilábalni látszik: világszerte folyamatosan nő az utasforgalom, és ennél jóval nagyobb ütemben nő az áruforgalom is. Az áruforgalomban új szereplő jelent meg a piacon: Kína. Megjelenése valami egészen döbbenetes mértékű fejlődést generál a világ cargo-piacán. (Ezért nagyon fontos, hogy újra van hazánk és Kína között közvetlen légi járat, s ennél sokkal fontosabb, hogy ez árumennyiségben olyan lehetőséget rejt magában a hazai légitársaság és a repülőter működtetője számára, amit igazában még nem is tudnak felbecsülni... A másik iparági tényező a diszkont légitársaságok megjelenése: hazánk jó piac számukra, s elképesztő mértékű fejlődést generálnak. Az utasforgalomban a magyarországi légiközlekedési piac gyorsan és jól reagál a könnyebben elérhető, olcsóbb, jobban megfizethető szolgáltatás megjelenésére. Folyamatos és aktív marketing-tevékenység, árverseny zajlik, s ebben a környezetben a hagyományos légitársaságoknak is fel kellett venni a kesztyűt, reagálni kellett a kihívásra. A légiközlekedés mára a helyváltóztatás versenyképes alternatívája lett, a tömegközlekedés egyik elemévé vált.

A harmadik a *vállalati tényezők* csoportja: célzott marketinggel fordulnak a légitársaságok felé, versenyképes árképzést valósítanak meg, s a termék-szegmentáció is nagyon fontos szempont.

A fejlesztési projektek között említette az előadó az új, hiánypótló, 2006-ra elkészülő, 80 ezer négyzetméternyi rak-tárterületet magában foglaló, autópályával (M0) közvetlenül megközelíthető (régiós elosztóbázisnak szánt, kitérési pontot jelentő) cargobázis mellett a 2-es terminál előtti parkoló helyén építendő multifunkciós parkolóház és kereskedelmi központ megvalósítását és a 2/C terminált.

A tervezett logisztikai központ első üteme lesz az új cargobázis, melynek megvalósítási előkészítése folyik.

Bárány Tibor

## Új címünk 2005. januárjától:

Magyar Közlekedési Kiadó Kft.  
1134 Budapest, Klapka u. 6.

Telefon:

349-2574, 350-0763, 350-0764

Fax:

210-5862 (változatlan)

e-mail:

[magyarkozlekedes@mail.datanet.hu](mailto:magyarkozlekedes@mail.datanet.hu)  
(változatlan)

Tamási Károly, a Medison igazgatója:

## Áfa-visszatérítés Kelet-Európában



**Földrajzi elhelyezkedésünk okán, olyan országokon haladnak keresztül a magyar fuvarosok, amelyek esetében alacsonyabb költségeket lehet elérni az üzemanyag vásárlások során. Ez elsősorban a frissen csatlakozott országok áaira érvényes, és itt még az áfa is visszaigényelhető.**

A hazai áfa-rátához közelítenek a környező országok, de visszatérítést lehet kérni már 1999 óta. Az uniós csatlakozás után azonban ez valamennyi tagországra kötelező érvényű. Országoként ugyan eltérő a rendszer, jelenleg éppen a lengyel áfa van befagyasztva. Eltérés mutatkozik a számlázási rendszerben is, nincs egységes rend, főként a miatt, mert két nyugtát is kap a gépkocsivezető tankoláskor, s a nyelvismeret hiányában, sok esetben éppen azt dobta el, amelyik alapján a visszatérítést kérni lehetett.

Az unióban az általános követelmények közé tartozik a háromnyelvű adóigazolás, az eredeti gyűjtőszámlák és a meghatalmazás, amely alapján a cég vissza tudja igényelni a fuvarozó áfáját. Országoként az is eltérő, hogy milyen szolgáltatásra, illetve árura lehet visszaigényelni az áfát. Csehországban dízel üzemanyagra, javítási- és vontatási költségre, garanciális javításra, kenőanyagra, illetve fagyállóra lehet kérni a visszaigénylést. Fontos szempont, hogy az adószámot minden esetben fel kell tüntetni a bizonylatokon. A készpénzes számlák helyett hasznosabb a kártyás, fizetési rendszer. A Medison csak Csehországban több mint száz társasággal tart kapcsolatot, valamennyi készpénzes kifizetést külön bevizgáltat.

Szlovéniában is hasonló a helyzet, itt viszont vissza tudják igényelni az autópálya-díjat is, ám a gépkocsivezetőknek valamennyi bizonylatot gyűjtenie kell, függetlenül attól, hogy milyen típusú kártyával fizet. Új lehetőség, hogy az úthasználatot már egy előre feltölthető chip-kártyával is ki lehet fizetni. Az interneten is követhető kifizetések mellett előny, hogy a cég hamarabb is visszafizeti az áfát, túl azon, hogy további kedvezményeket lehet elérni. Szlovák sajátosság, hogy az adóhivatal itt a forgalmi engedély másolatát is igényli.

A cég jelenleg minden uniós országból vissza tudja téríteni az áfát, s ha a bizonylatok formátuma nem megfelelő, akkor módjuk van annak cseréjére is. Hasznosságukat olyan cégek is igazolják, mint a Waberer's Csoport, vagy a Révész Trans.

Beszélgetés Ledniczkyné Bárány Erzsébettel, a vámüzletág igazgatójával

## A kereskedelem szolgálatában



Ledniczkyné Bárány Erzsébet

**A Magyarország uniós csatlakozásával járó vámunió új kihívásokat állít az OTP Bank vámüzletága elé, amely részben meglévő kínálatának megújításával, részben pedig új termékek bevezetésével veszi fel a kesztyűt. Ezekről, valamint a vámüzletág uniós csatlakozás utáni működési feltételeiről Ledniczkyné Bárány Erzsébet, az OTP Bank vámüzletágának igazgatója nyilatkozott lapunknak. Szerinte a bank a jövőben is megőrzi piacvezető szerepét az áruforgalommal és a közigazgatási ügyfélforgalommal összefüggő pénzügyi szolgáltatások terén.**

– Magyarország májusi uniós taggá válása kapcsán sokszor lehetett arról hallani, hogy az egységes piac létrejötte drasztikusan csökkenti a vámbevételeket, ami hátrányosan érinti a vámüzletág tevékenységét is. Mennyire súlyos a helyzet, és mivel lehet ellensúlyozni a bevételkiesését?

– Az idén a vámteher fizetési forgalom és jutalék tekintetében 50 százalékos csökkenéssel számolunk. Első látásra ez talán optimistának tűnik, tekintve, hogy nemzetgazdasági szinten akár 70-80 százalékkal is mérséklődhetnek a vámbevételek. A prognózisunk helyességét az alapozza meg, hogy a szolgáltató pénzügyi intézetek számának és aktivitásának csökkenésével párhuzamosan a koncentráció erősödését várjuk, ami a piacot ma is domináló OTP Bank malmára hajtja a vizet. Ami a kérdés második részét illeti: az OTP Bank vámfizetéssel, illetve az ehhez köthető szolgáltatásokkal foglalkozó üzletágának tevékenységében súlypontáthelyezésre van szükség az uniós csatlakozást követően. A vámunió létrejöttével felértékelődnek a közösségen belüli és a harmadik országokkal folytatott külkereskedelmi tevékenységek biztosítékigényei és az egyéb közteher-fizetési módszerek. Ennek megfelelően a bank a jövőben új szolgáltatásokkal és termékekkel jelenik meg a piacon. A biztosítékok kérdésében a vám- és jövedéki tevékenységhez kapcsolódó bankgaranciák és az agrártermékek kereskedelmével kapcsolatos biztosítékok köre, valamint az illetékfizetésbe való bekapcsolódás jelenthetnek új szolgáltatásokat. Az ezekből eredő bevétel-többlet kompenzálja majd a kiesést.

– Milyen mélységben kell átstrukturálni a bank meglévő szolgáltatási és termékpalalettáját?

– Az OTP Bank áruforgalommal és a közigazgatási ügyfélforgalommal kapcsolatos szolgáltatásai hat éves múltat tekintenek vissza, a külkereskedő, vámközreműködő és szállítmányozói ügyfélkör számára 1998. május 1-jétől, a vámüzletág létrejötte óta hozzáférhető egy exkluzív szolgáltatási csomag. Ennek elemei a vámpénztári szolgálta-

tás, a vámigazgatási garanciák, a vámügyi biztosítások, továbbá a vámkártya és az Automata Vámpénztári Rendszer (AVR), utóbbiak kizárólag az OTP Bank hálózatában vehetők igénybe. Amikor a komplex szolgáltatáscsomag megújításán gondolkodunk, a kiindulási pont a felmerülő igények kielégítése. De figyelembe vesszük az ügyfelelégedettség-mérések tapasztalatait, az OTP Bank piacvezető státuszát, az üzletág önálló markáns arculatát, az ezzel a területtel kapcsolatos adminisztráció kormányzati szinten megfogalmazódó korszerűsítési igényét, különös tekintettel a jövő év elejétől hatályos vám-, jövedéki-, regisztrációs- és gépjárműadó, valamint illetéktörvényi változásokra, s nem utolsósorban az OTP Bank közteherkezelésében és elektronikus szolgáltatásokban elért eredményeit, tapasztalatait. Hadd ragadjak ki néhány példát: a fejlesztés révén megújul a letéti igazolás konstrukció, vagy a bankgaranciák, ahol a jövedéki kategóriában nyolc új jogcímből, az agrártípusúaknál hat export és két import jogcímből választhatnak majd az ügyfelek. Lehetőség nyílik a különböző illetékek megfizetésére bankkártyával az okmányirodákban, a bíróságokon, az ügyészségeken vagy éppen az illetékhivataloknál. Megjelenik az úgynevezett képviselői kártya is, amely a gépjárművekkel kapcsolatos új befizetési lehetőségek és befizetési igazolások kiadását egyszerűsíti le. Lehetőséget ad ügyvédi irodák részére, hogy egyidejűleg több ügyfelük részére, megbízásból fizessenek illetéket, iratbeadásal egyidejűleg cégbírósági ügyekben is.

– *Mindezek markáns változásokra utalnak, ugyanakkor feltételezik a jogi környezet erőteljes átalakulását is. Mennyire rugalmas a vámüzletág ahhoz, hogy üzletpolitikájában követni bírja a változékony jogi kereteket?*

– A vámjog harmonizáltság tekintetében talán a legfejlettebb jogterület Magyarországon. Ennek és az adójognak a területén 2005. január 1-től jelentős módosítások várhatók a nemzeti jogszabályozásban, mivel utóbbi nem lehet ellentétes az Európai Unió rendelkezéseivel, amelyeknek közvetlenül kell érvényesülniük és jogilag kötelezőek. Az üzletág alapvető, jelenlegi és tervezett tevékenységeihez szükséges háttér megvizsgálását követően, a jogszabályi keretek meghatározásánál az OTP Bank piaci súlyának megfelelő

mértékben tudott hangot adni elképzeléseinek. Szakmai, érdekképviselői és kodifikációs szerepvállalásunk azt eredményezte, hogy a vámbiztosítékok banki instrumentumainak kialakításában, az illetéktörvény, a regisztrációs adóról szóló törvény és gépjárműadó-törvény közteher befizetési módokat érintő szakaszaiban egyaránt szót kapunk. Esetenként akár több alkalommal, különböző szinteken terjesztetünk elő írásos javaslatokat a jogalkotó feladatokat ellátó Pénzügyminisztérium (PM) felé, annak érdekében, hogy a jól bevált elektronikus banki termékek és a zárt rendszerben kiadható banki igazolások a vám és más közigazgatási, továbbá bírósági eljárásban fizetendő közteher befizetések területén minél szélesebb körben elfogadhatóak legyenek. Talán nem tűnik dicsekvésnek, de a PM általában figyelembe vette az általunk javasolt normaszöveget.

– *Az uniós vámfizetési gyakorlat feltárásán, elemzésén, a csatlakozással összefüggő, megváltozó feladatokra történő felkészülés nagyján már túl vannak. Mi az, ami még hátra van?*

– A csatlakozással kapcsolatos szabályozások ismeretében az idén kialakítjuk a jövedéki termékek unión belüli forgalmához szükséges banki biztosítékok nyújtásának feltételeit és szabályait; a mezőgazdasági kvótaimport-hoz és EU-n belüli kereskedelemhez nyújtandó bankbiztosítási termékeket. Az OTP Bank külföldi terjeszkedése a vámfizetési szolgáltatás kiterjesztésére is lehetőséget teremt, illetve az ezzel kapcsolatos együttműködés kidolgozására a külföldi leánybankokkal. Az üzletág célja egy értékesítés központú rendszer létrehozása, amely egyfelől referenciaprogramként szolgálhat az OTP Bank többi területe számára, másfelől biztosítja, hogy a bank a jövőben is piacvezető maradjon az áruforgalommal és a közigazgatási ügyfélforgalommal összefüggő pénzügyi szolgáltatások piacán. Az értékesítés erősítése érdekében folytatni kell a vámreferensek képzését, az ügyintézők értékesítési ismereteinek, adottságainak fejlesztését, de – az üzletág új feladatkörével összhangban – speciális külkereskedelmi ismeretekkel is fel kell ruházni őket. Növeli az értékesítés hatékonyságát, ha olyan termékekkel rendelkezünk, amelyekkel más pénzügyi csoportok nem; épp ezért tartom fontosnak, hogy – akárcsak az elmúlt öt évben mindig – évente bővítsük vámügyi

szolgáltatáspalettánkat. A vámüzletág egyik rejtett értéke az ügyfelekről felhalmozódott információtömeg a vám-szolgáltatások bevezetése óta. Kiemelt feladatunk a jelenleg csak vámfizetéseket teljesítő ügyfelek vizsgálata, megkeresése akvizíció céljából. Ennek érdekében kidolgozzuk az új, a bankkal egyéb kapcsolatban nem lévő vállalati ügyfelek megkeresésének folyamatát is, amelyben fontos feladat a különböző területek érdekeinek összehangolása. A potenciális ügyfélkör minél alaposabb megismerése, illetve a termékfejlesztések támogatása érdekében célzott piackutatást is végeztünk ebben az évben a külkereskedelmi tevékenységet folytató ügyfelek körében. Az ügyfelekkel és ügynökökkel való kapcsolattartás kiemelten fontos eszközének tekintem, hogy visszatérő résztvevői vagyunk a különböző szakmai rendezvényeknek és szakkonferenciáknak. A már éves rendszerességgel megrendezett OTP Hermész Vámkonferenciák fórumot biztosítanak a már meglévő és a potenciális ügyfeleknek, hogy találkozhassanak a törvényhozókkal, első kézből nyerjenek információt a törvényi változásokról. Emellett a rendezvénynek image-javító és termékértékesítést segítő hatása is van.

– *Az OTP Bank immár ötödik alkalommal rendez szakkonferenciát az áruforgalomban és közigazgatási ügyfélforgalomban érintett vállalkozók részére. Mi az ideje, november 18-án sora kerülő rendezvény fő témája?*

– A korszerű banki eszközök az áruforgalomban és a közigazgatásban. A témából adódóan az üzletág szempontjából kiemelkedő jelentőséggel bíró ügyfeleken és partnereken túl a gazdasági élet szereplőinek érdekeit szövetségben, fórumokban tömörítő szervezetek képviselői, vezetői is meghívást kaptak a rendezvényre. Ez évben kiemelt jelentőséget tulajdonítunk az illetékfizetésben érintett Központi Okmányirodának, a Fővárosi Illetékhivatalnak, a Fővárosi Cégbíróságnak és a Fővárosi Ügyészségnek. Szerencsés a konferencia időpontja, hiszen az érintett gazdálkodói kör tevékenységével kapcsolatos jogszabályokat – a költségvetési, az adó-, vám- és illetéktörvényeket – addigra az Országgyűlés megszavazza, így az érdeklődők naprakész információkat kapnak a jövő év elejétől hatályos jogszabályokról.

# NYK Logistics (Hungary) Kft.

## – 8 éve a magyar piacon

**Az NYK cégcsoport a világ minden táján – világszerte 101, Európában 30 országban – van jelen saját irodával, vagy képvisellel. A cégcsoport 752 óceánjáróval, igen jelentős saját járműparkkal, mintegy 1,8 millió m<sup>2</sup> raktárkapacitással rendelkezik és több mint 30 ezer alkalmazottat foglalkoztat.**

Mint globális szolgáltató Európában és világszerte kínálja minőségügyileg tanúsított raktárlogisztikai és az ahhoz kapcsolódó disztribúciós szolgáltatásait – vízen (folyami és tengeri), vasúton, közúton egyaránt – a legkisebb gyűjtőszállítmánytól a túlméretes szállítmányokig komplex supply chain megoldásokkal.

Az NYK Logistics & Megacarrier Nyugat-Európában több ezer négyzetméteres raktárterületen szolgál ki autógyártó cégeket, pl. Rover, Jaguar, Toyota, ez utóbbit Csehországban és Lengyelországban is.

NYK Logistics a következő években nagy súlyt fektet Kelet-Európára. A cégcsoport már jelen van Varsóban, Prágában, Gdanskban, Kassán, Odessában, Kijevben és Moszkvában is, ahol hamarosan saját raktárat is nyit, a tervek szerint 10 000 négyzetméter kapacitással.

A cégcsoport magyar képviselője az NYK Logistics (Hungary) Kft. 1997 óta dinamikus fejlődő logisztikai vállalkozás. A cég idei beruházása keretében átköltözött Magyarország és Kelet-Európa legjelentősebb logisztikai központjába a Budapesti Intermodális Logisztikai Központba (BILK). E helyszín speciális előnyöket biztosít az ügyfelek részére nem csak a harmadik országos forgalom tekintetében hanem a saját iparvágány által lehetőség van vasúti áruk indítására és fogadására is. A konténer terminál közvetlen közelsége is garantálja az ügyfelek maximális kiszolgálását.

Az NYK a vámhivatali nyitvatartási időtől függetlenül dolgozik és végzi az import és export vámkezeléseket a különböző vámengedélyek alapján (egyszerűsített vámeljárásban), amely lehetőséget biztosít arra, hogy az ügyfél fennakadások nélkül, gyorsan hozzáférhessen az árujához.

Ennek különösen nagy jelentősége van a konténer forgalomban, hiszen ismeretese a konténerek kiváltásával kapcsolatos problémák (gyakori vámszemlék és késedelmek kiszolgáltatások), amelyek az NYK kezelésében lévő konténerek esetén nem állnak fenn.

Az NYK Logistics (Hungary) az anyavállalat hajóstársasági ügynökeként is működik, mely tevékenységet természetesen szigorúan semleges alapon végzi, teljesen elválasztva a spediciós és logisztikai tevékenységétől. Ennek keretében olyan ügyfeleket szolgál ki Magyarországon, mint a Michelin, Audi, Suzuki, DHL vagy Schenker.

Különösen kedvező fuvardíjakat tud biztosítani pl. Japán, Kína és egyéb ázsiai export desztinációkra, valamint Dél-Amerikába és USA-ba is.

Az NYK Logistics (Hungary) évi 5000 TEU export és import forgalmat bonyolít, mely tevékenysége során nem csupán az NYK flottát veszi igénybe. A konténer forgalommal párhuzamosan egy másik üzletágat is működtetnek, amely a Special Cargo nevet viseli. Ez a túlsúlyos és túlméretes küldemények kezelését jelenti. A szállítás mellett a küldemények csomagolását, daruzását és szakszerű alapra helyezését is végzi a cég. A kiépített üzleti kapcsolatrendszer keretein belül 100 tonnán felüli küldemények kezelésével is foglalkoznak. Valamennyi szállítási mód esetében lehetőség van a speciális konténeres szállításra is (heavy payload, open-top) nem csak Európán belül, hanem tengerentúltra is, ezen belül teljes körű Supply Chain Management-tel, kihasználva az NYK saját hálózatának lehetőségeit.

Az NYK Logistics nemzetközi hálózatával a budapesti cég rendszeres gyűjtőforgalmat tart fenn. Heti 3-4 gyűjtőkoci érkezik Duisburgból, ahol az NYK Logistics 100 000 négyzetméteres raktárral rendelkezik, továbbá heti 2 gyűjtőkoci Hamburgból. Heti többszöri RFS (road feeder service) járat köti össze Budapestet a Frankfurti repülőtérrel, melyet az ugyancsak NYK érdekeltségű Yusen vállalat üzemeltet.

Az NYK új, BILK-ben üzemeltetett 4000 paletta kapacitású „cross-docking” raktárbázisa vám- és ÁFA raktárként egyaránt működik és ugyanúgy a legmodernebb technológiával felszerelt (pl. vonalkód rendszer), mint gyáli raktárbázisa. 2005-ben újabb változások várhatóak az adószabályozásban és az ÁFA raktár intézménye minden bizonnyal még fontosabb eszköz lehet a vállalkozási szektorban. Az ÁFA raktár lehetővé teszi az adófizetési kötelezettség felfüggesztését az ügyfelek számára, amíg az áru a raktárban van, ezáltal biztosítja a pénzeszközök hatékonyabb felhasználását.

NYK akkreditált szakemberek segítségével nyújt külkereskedelmi és vám szaktanácsadást (tanácsadás termelők részére a legkedvezőbb vám és egyéb kereskedelmi megoldások megkeresésére). Ügyfelei részére az NYK pénzügyi képviseletet és Intrastat szolgáltatást is nyújt. A magyar cég 2003 évi árbevétele 3,5 milliárd forint volt, 2004-ben ez némileg csökkenni fog az EU csatlakozás és ezzel összefüggő piaci körülmények hatására.

A 2004. év végén Magyarországon az EU-országok vállalkozásai részéről élenkülő beruházási kedv tapasztalható. Az NYK optimistán tekint a jövőbe, mivel a magyar szállítmányozói piacra is jó hatással lesz ez a tendencia, amely minden bizonnyal 2005-ben is folytatódik, mind kis- és középvállalkozások, mind a nagyobb beruházók esetében.

**„Globally Dedicated, Locally Focused”**



Idén is legalább 20 százalékos forgalomnövekedés várható

## Kopernél érdemes kikötni

**Szlovénia jelentős fejlődésen ment keresztül az utóbbi bő tíz évben, s ebben nagy szerepet játszott a Kopernél található kikötő, amelynek forgalma folyamatosan nő. A szállítmányozás és logisztikai tevékenység nagyban hozzájárult ahhoz, hogy Szlovénia gazdasága dinamikusan fejlődjék. Egyebek mellett erről is szó esett azon a nemzetközi konferencián, amelyet a Koper mellett lévő szlovén kisvárosban, Portorozsban rendeztek meg október végén.**

Az Adriai-tenger partján fekvő városka egyik legszebb szállodájában megrendezett tanácskozáson több mint száz szállítványozó, logisztikai szakértő vett részt. Az eseményt Marko Pavliha, Szlovénia közlekedési minisztere nyitotta meg, majd Bruno Korelic, a Koperi Kikötő vezérigazgatója beszélt az elért eredményekről, s a közeljövő kihívásairól. A konferencián magyar szakemberek is megjelentek. Kemenesi Zoltán, a BILK Kombiterminál vezérigazgatója kiváló angolsággal tartotta meg előadását. Egyebek között arról beszélt, hogy a BILK a térség legnagyobb terminálja, s valóságos fordítókorong. Átadása óta folyamatosan fejlődik, s szinte hétről hétre bővül a tevékenysége. A BILK forgalmát főleg

megfelelő szolgáltatások nyújtásával lehet növelni. A terv az, hogy ide érkezzen be Záhony felől az ukrán, orosz áru, s ide jöjjön Románián át a déli forgalom. Természetesen Koperrel is jó a kapcsolata, s ezt tovább lehet fejleszteni a jövőben. A BILK jó lehetőséget kínál arra, hogy területén osszák szét az árut, amelyet utána továbbítanak a megfelelő irányba. Technikailag és kapacitásban is képesek jelentős forgalom lebonyolítására. Az uniós csatlakozás sokat javíthat a növekedési ütemen. Immár Szlovénia is uniós tagállam, tehát a kereskedelmi kapcsolat is egyszerűbbé vált.

A csaknem kétfélmillió lakosú Szlovénia 1991-ben lett független ország. Éves gazdasági növekedése 1995 és

2002 között átlagosan 4 százalék volt, azóta pedig nem egészen 3 százalék. Az idei évre szóló előrejelzések megint kedvezőek, hiszen legalább 3,6 százalékos növekedésre számítanak. Szlovénia Magyarországgal együtt lett az EU teljes jogú tagja május elsején. Az ország stabil gazdasági növekedése, kedvező földrajzi fekvése lehetővé teszi, hogy egyre jobb gazdasági kapcsolatokat építsen ki a nyugati országokkal. Legjelentősebb kereskedelmi partnerei közé tartozik Németország, Olaszország, Horvátország és Ausztria. Szlovéniába a legnagyobb külföldi befektetők Ausztriából, Svájcból, Németországból és Franciaországból érkeztek. Az országban különösen fejlett a gépjárműgyártás, a gyógyszeripar, a vas- és acélipar. Vonzerejét az is növeli, hogy fejlett az infrastruktúrája. Kimondottan korszerűek az utak, s jól kiépített a vasúti hálózat.

A Luka Koper Részvénytársaság az egyetlen szlovén kereskedelmi kikötőben, Koperben kezel terminálokat és irányítja az Európa szívében, a közlekedési utak és útvonalak kereszteződésében fekvő logisztikai és disztribúciós központot. A jelentősebb európai városoktól mindössze néhány száz kilométerre található, s közúton és vasúton egyaránt könnyen megközelíthető. A szlovén fővárostól, Ljubljanától 110, Budapeستől 670, Bécsből 480, Milánótól 430, Münchentől 540 kilométer választja el. A kellemes, mediterrán éghajlatú városka a turisták mellett az üzletembereket is vonzza. Főleg Ausztriából, Németországból, Csehországból, Szlovákiából és Magyarországról érkezik az áru, hogy aztán az Adriai-tengeren szállítsák azt tovább a világ minden tája felé. S szintén elsősorban ezek az országok azok, ahová a Koperba érkező termékeket továbbítják. A Koperi Kikötő az áru-, pénz-, tudás- és információcserére alkalmas hely, ahol üzleti kapcsolatok köttetnek az Európából és a világ többi részéből érkező partnerekkel. A Luka Koper üzleti csomópontot jelent, amely a gazdasági övezet szerteágazó szolgáltatásaival és kedvezményeivel jó feltételeket biztosít az üzleti sikerhez. A szolgáltatásokat éjjel-nappal, az év 365 napján folyamatosan nyújtják az ügyfelek rendelkezésére. Koper az első olyan európai kikötő



Kemenesi Zoltán

(Folytatás a 34. oldalon)

(Folytatás a 33. oldalról)

tő, amely teljes üzleti tevékenységében alkalmazza az ISO 9001-2000 nemzetközi minőségügyi szabványokat. Különös figyelmet fordítanak a környezetvédelemre, a tiszta és biztonságos technológiák bevezetésére.

Luka Koper folyamatosan fejlődött korszerű és egyre nagyobb kikötővé az elmúlt évtizedek, évszázadok során. Kopernak az Adriai-tengeren át jó kapcsolata van a Földközi-tengerrel, s a Szezi-csatornán át vagy a Gibraltári-szoroson keresztül gyakorlatilag az egész világ elérhető vízi úton. Az árpadály minimális, legfeljebb 60 centiméter. A kikötő csendes, szélvédett helyen található, nagy viharok csak ritkán fordulnak elő. Már a középkorban jelentős közlekedési csomópont volt, majd a Habsburg birodalom részeként használták ki kedvező adottságait. A mai Luka Koper 1957-ben alapították. Egy évre rá az első óceánjáró hajó, a „Gorica” kötött ki a partra, amely abban az időben nagy hajónak számított, miközben csak 135 méter hosszú volt. A kikötő már első évben jelentős forgalmat bonyolított le, hiszen 58 ezer tonna különféle árut rakodtak ott át. A következő esztendőben folytatódott a dinamikus fejlődés: 1963-ban megkapta a vámmentes kikötő státuszát, 1967-ben kiépítették a szárazfölddel összekötő vasúti hálózatot, 1979-ben átadták a konténer terminált, 1996-ban létrehozták a járművek terminálját, majd az élőállatok tartására alkalmas bázist. A fejlődés pedig jelenleg is tart, s folyamatosan építik az újabb terminálokat, mert egyre nő a forgalom. A kikötő területe összesen 1600 hektár, de ebből jelenleg csak 400 hektáron folytatnak tényleges kikötői tevékenységet. Az operatív part hossza 2700 méter, a hajókikötők száma 24, a maximális tengermélység 18 méter, a vasúti vágányok hossza pedig 28 ezer méter. A fedett raktárak területe 66 ezer négyzetméter, a nyitott raktáraké pedig 820 ezer négyzetméter. A különféle tartályok befogadóképessége 49 ezer köbméter.

A Luka Koper Részvénytársaság fő tulajdonosa a szlovén állam 51 százalékkal, a többi részvényen különféle vállalatok osztoznak. A társaság vagyona tavaly év végén majdnem 70 milliárd tolar volt, ami csaknem 300 millió eurónak felel meg. Az átrakodott termékek mennyisége évről évre nő. Idén az első félévben több mint 2 millió tonna áru hagyta el a kikötő területét a tengeren, s 4,2 millió tonna érkezett. Ez mintegy 20 százalékos növekedést jelent a tavalyi esztendő hasonló



időszakához képest. Különösen a tengeren szállított járművek száma és a konténerforgalom nőtt meg.

Már folyamatban van a kikötő harmadik átrakodó területének építése, amely lehetőséget biztosít új konténer és RO-RO terminálok létrehozására. Ha ez elkészül, évente mintegy 300 ezer TEU mennyiségű áru, illetve 300

ezer jármű befogadására lesznek alkalmasak a raktárak. A minőségi kiszolgálást biztosítja, hogy gyakorlatilag minden tevékenységet automatizálnak, s felügyeleti rendszerrel látnak el. A környezet védelme, az alkalmazottak tudásának megbecsülése szintén az elsőrangú célok között szerepel.

Csarnai Attila

Újabb hajó magyar lobogó alatt

## Fejlődő Fluvius-flotta

**A három saját hajóval dolgozó Fluvius Hajózási és Szállítmányozási Kft. alapításának harmadik évfordulóját hagyta maga mögött a közelmúltban. Bencsik Attila, a társaság ügyvezető igazgatója arról számolt be munkatársunknak, hogy a Fluvius egyik hajója, a REGNITZ – amely eddig német felségjel alatt hajózott – szeptember óta magyar lobogó alatt teljesíti feladatait.**



A harmadik születésnapján nemrégiben túllépett Fluvius Hajózási és Szállítmányozási Kft. három saját hajója közül immár kettő dolgozik magyar lobogó alatt – tudtuk meg Bencsik Attilától.

A HERSO 1 megvételekor (2003 decemberében) átesett a honosításon, s 2004. szeptemberében a REGNITZ – amely eddig német lobogó lengett – is magyar lobogó alá került. Az átlobogózás szakmai és érzelmi okokra vezethető vissza. EU-tagként a magyar lobogójú hajók ugyanolyan közlekedési jogokkal rendelkeznek, mint a németek vagy más rajnai tagállamok hajói, azaz szabadon mozoghatnak a Rajnán és kabotázs-feladatot is végezhetnek. Az érzelmi ok a Fluvius „magyarbarát” filozófiájában keresendő: azonos feltételek és minőség esetén a magyart választják, magyar hajózási társaságként kizárólag magyar személyzetet alkalmaznak, magyar hajónak pedig magyar lobogó jár, az szemnek és szívnek is melegebb. A Fluvius harmadik hajója, az ELSAVA még német lobogós, mert a hajó vételében közreműködő lízingcég német tulajdonban van, ezáltal a hajót a német hajóregiszterben kell tartani. (előre láthatólag 3 év múlva kerülhet magyar lobogó alá).

A társaság megadta a módját a REGNITZ átlobogózásának. Dunaújvárosban 930 tonna acéllal rakodott meg a hajó, s hegymenetben este érte el Budapestet: itt a Szent István parknál kikötve történt meg az ünnepélyes lobogóváltás. Az eseményt a Fluvius tulajdonosai és alkalmazottai a hajó személyzetével közösen egy kis házi ünnepség keretében tették

emlékezetessé. A német lobogót (a lobogóviselés szabályai szerint) a kellő tiszteletet megadva levonták, összehajtogatták, s eltekették a társaság ereklyéi közé. Ezt követően egy vadonatúj piros-fehér-zöld lobogót húztak fel, s a jelenlévők elénekelték a magyar Himnuszt. Ezt követően a REGNITZ azonnal továbbindult Antwerpenbe az acélrakományával, hisz ahogy mondják: álló hajó nem keres pénzt.

A Fluvius első magyar lobogós járműve, a HERSO 1, toló-önjáró hajó. 1060 lóerős főgépe (amely jóval erősebb az e hajóméretnél szokásos 7-800 LE teljesítményű erőforrásoknál) lehetővé tette, hogy állandó jelleggel bárkát béreljenek hozzá, s ezzel tolt kötelékként közlekedjen. Az ikerkötélkes üzemeltetés jelentős mértékben megnöveli a hajó eredményét, EU tagként az idegen lobogós vontatás (mert hajós szakmai berkekben a tolvá továbbítást is vontatásnak mondják) már kötöttségek, külön engedélyek nélkül lehetséges.

A rajnai piac amúgy meglehetősen zárt: az elvi fuvarozási lehetőség természetesen nem elegendő. A sikeres üzletkötéshez minőségi szolgáltatás és jó ismeretség is kell, e körökben a bizalom alapvető üzleti szempont. A Fluvius Kft. kivívta a piacon e bizalmat, s eredményesen nyeri el a megbízásokat.

Az ideai esztendő a Fluvius életében jól sikerült: előre láthatóan 170-175 ezer tonna árut fuvaroznak el, s ehhez év végével 650-670 millió forintos bevétel kapcsolódik. Saját hajóik mellett bérelt eszközökkel (alvállalkozók bekapcsolásával) is bonyolítják megbízásaikat. A Fluvius-flotta – előre láthatóan már jövőre – fejlődik létszámában: a negyedik hajójukat 2005 első félévében tervezik beszerezni. A tevékenységi kör kibővítése érdekében nemzetközi partnerekkel szövetkeztek. Kizárólagos képviselői a folyam-tengeri és tengeri hajózással foglalkozó RMS (Rhein-, Maas- und See-Schiffahrtskontor) cégnek a Dunán és vízrendszerén. Partnereikkel komplex szárazföldi-folyami-tengeri logisztikai-szállítmányozási feladatokat is vállalnak, legyen az akár közel-keleti, vagy pl. északi, skandináv vagy más viszonylat. A németországi MSG (Mainschiffahrts Genossenschaft) céggel közös projekt keretében, magyarországi szakmühelyek bevonásával az MSG és más hajók – sólyát nem igénylő – javítását végzik Magyarországon.

A Fluvius a hajózási közlekedési ágazat elismerésének növelése érdekében megalapításától kezdve egyre inkább felvállalta a magyar hajózás képviselőit. A Navigátorban már második éve rendszeresen önálló hajózási oldallal jelentkeznek. A magyar belvízi hajózási piac privatizációt követő ideai átrendeződése után a szakma igényének eleget téve még inkább erősítették e vállalatukat. A Fluvius tagja a Belvízi Fuvarozók Szövetségének, s Bencsik Attila lett a nemrégiben elhunyt dr. Sokhegyi Géza utóda az elnöki székben. Az érdekképviselő koncentrációja érdekében létrejött Magyar Hajózási Országos Szövetségben (MHOSZ) a Belvízi fuvarozók Szövetsége alapító tag. A szövetségeken keresztül képviselik a hajózási érdekeket, így szakembereik részt vesznek például a minisztériumi egyeztetéseken, jogalkotási folyamatokban úgy Magyarországon, mint nemzetközi szinten. A hajózás iránti elkötelezettségükből adódóan munkájukban a társaságuk eredményes működtetése mellett éppúgy küzdenek a magyar hajózás fennmaradásáért.

Bárány Tibor



## Fuvardíjtükör

Az **ARA kikötőkben** jelentős fuvardíj-emelkedés volt tapasztalható a piacon. Szén, gabona, darabáru, olajos magvak, takarmány, vas, műtrágya és ócskavas volt jelen a piacon, ami jelentősen lecsökkentette a szabad hajóteret.

A **Majna-Duna csatornán** a rakománypiac egyenetlen volt, rakomány-túlkínálat állt szemben a szűkös hajóterrel. Pellet-, ócskavas- és vasrakományokat, valamint könnyített mennyiségeket kedvező fuvardíjjal lehetett kötni.

**Ausztriában** a hajótulajdonosok választhattak: műtrágyarakomány völgyemenetben, agrártermékek, vas-, konténer-, ócskavas-, műtrágya- és projektrakományok, melyeket könnyített mennyiséggel egészítettek ki, hegymenetben. A fuvardíjak emelkedtek, és emellett még alacsony vízállásnál kisvízi pótlékot is fizettek.

**Szlovákiában** fellendült az acélszektor, és nagyobb mennyiséggel jelent meg a piacon, kiegészítve a projekt-, műtrágya- és takarmányrakományokat. A kisvízi és gázolajpótlék a fuvaroztatók kezdeti vonakodását követően a fuvardíjakban fokozatosan beépítésre kerültek. Völgyemenő utak egészítették ki az alapjában kedvező képet.

**Magyarországon** érezhetően emelkedtek a fuvardíjak, miután a hajóterkínálat leszűkülte. Napraforgó-, repce-, búza-, vas-, szén- és projektrakományok alakították a képet, kiváltképp hogy a bárkapotenciál érezhetően csökkent. A hajók egy része a német kikötőkből üresen jött Magyarországra rakományért. A fuvardíjak e relációban is megemelkedtek kisvízi és gázolajpótlékokkal.

Kirakó kikötő \ Berakó kikötő	ARA kikötők	Mannheim	Oberrhein	Ausztria	Szlovákia	Magyarország
<b>ARA kikötők</b>	–	6,75	12,50	21,50	19,75	25,00
<b>Mannheim</b>	5,60	–	4,50	17,60	19,50	–
<b>Oberrhein</b>	7,60	3,50	–	–	–	–
<b>Ausztria</b>	22,00	20,00	20,00	–	4,80	6,75
<b>Szlovákia</b>	26,00	20,50	26,75	5,50	–	5,25
<b>Magyarország</b>	32,00	25,00	29,00	8,75	–	–

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

# Európai Hajózási konferencia Hágában

A Holland Közlekedési Minisztérium szervezésében Hollandia az EU soros tisztét betöltve – és pozícióelőnyét kihasználva – európai belvízi hajózási konferenciát rendezett. Hollandiában évtizedek óta gyakorlat az, amiről más európai országokban többnyire csak beszélnek. A környezetbarát vízi áru fuvarozást nem csak szavakkal, hanem tettekkel is támogatják, így mára a belvízi fuvarozás közel 40%-os részarányt ér el a közlekedési ágak összteljesítményéből. E tevékenység pozitív tapasztalatainak európai megosztása és megvitatása adta a apropóját és mottóját a konferenciának. A mintegy 230 meghívott résztvevő reprezentálta az európai belvízi hajózási komplex érdekkörét, így jelen voltak a hajózási hatóságok, nemzeti minisztériumok, a hajózási szövetségek, a belvízi fuvarozatók és szövetségeik valamint a hajózási vállalkozások és szövetségeik, de pl. a hajózási beruházásokat általában ellenző zöldek képviselői is.



Magyarországot a GKM részéről **Kazatsay Zoltán** helyettes államtitkár, a kutatás és innováció területéről a Közlekedéstudományi Intézet, a hajózási vállalatokat a FLUVIUS Kft. a fuvarozatókat a PLIMSOLL Kft. a kikötő-

ket a MAHART Csepeli Szabadkikötő, és a hazai hajózási információtechnológiát a Rádiós Segélyhívó és Információ-kommunikációs Egyesület képviselte.

A konferencia mind tartalmi, mind szervezési oldalról számos meglepetéssel szolgált. A konferenciát Prof. Dr. Karel van Miert az EU közelmúltban leköszönt közlekedési és versenybiztos és Karla Peijs holland közlekedési miniszter asszony nyitotta meg.

A megnyitót interaktív szakmai előadások követték, melyeknek a résztvevők szavazógépek és mikrofonok útján folyamatos résztvevőivé váltak és valódi dialógus alakult ki az előadók és résztvevők között. A választott, külön helyiségben tartott szakmai előadások és vitákat követően a témák plenáris ülésen kerültek összegzésre, elemzésre, mindvégig módot biztosítva a jelenlévőknek véleményük kinyilvánítására. Fő témakörök voltak:

- A hajózás szerepe az áruszállítási logisztikában.
- A hajózási beruházások és a környezet viszonya.
- A hajózási piac és az Állam együttműködése.
- A logisztikai innováció a belvízi hajózásban.

A belvízi hajózás a meghívott belvízi hajózásban érdekelt, és „ellenérdekelték” révén valós tükröt tarthatott maga elé, az összesített szavazati eredményeket tekintve a belvízi hajózás mellett érvelők mintegy 70%-os többséget értek el.

A konferencia második délutánján káprázatos szakmai programot szerveztek a vendéglátók. Rotterdamban, a Julies Verne személyhajó fedélzetéről nézve hegymenetben felsorakoztak a legjellemzőbb rajnai hajótípusok, kezdve a világ legnagyobb belvízi tankerétől (135 m x 23 m x 5,5 m, 9,200 t), valamint a legnagyobb belvízi konténerszállítótól (135 m x 17 m x 4,5 m, 1100 TEU) az alig 400 tonnás csatornahajóig. A kikötés után lehetőség adódott mindegyik hajó meglátogatására.

A konferencia minden bizonnyal lökést ad a magyar hajózásnak, a hajózási infrastruktúra beruházásoknak és a hajózási eszközbeszerzési támogatások nyugat-európai mintára történő bevezetésének, hisz' az előfeltétele a magyar hajózás fennmaradásának. Nem kell újat kitalálni, „csak” alkalmazni a már bevált és elismert rendszereket, módszereket.

## A Magyar Hajózási Országos Szövetség európai színrelépése

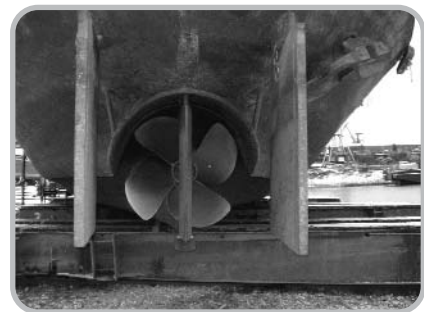
A Magyar Hajózási Országos Szövetséget – korábbi híradásainkból ismertem – 2003. novemberében alapította az öt legjelentősebb magyar hajózási szövetség és egyesület. A szövetség elsődleges céljai között szerepel a magyar belvízi hajózási társaságokat és vállalkozásokat képviselő társadalmi szervezetek, így a teljes magyar belvízi hajózás hazai és nemzetközi érdekképviselete.

A szövetség európai bemutatkozására 2004. október 18-án került sor az Európai Hajózási Szövetség (EBU) meghívására, annak éves prágai elnökségi ülésén.

A részvételt hajózástörténeti eseményként értékelte bemutatkozó be-

szédében Bencsik Attila, a Magyar Országos Hajózási Szövetség képviselője, hiszen egyes magyar vállalkozások már évek óta tagjai különböző európai hajózási szervezeteknek, azonban Őket egységesen tömörítő, így erejüket megsokszorozó szövetségi formában eleddig még nem szerepeltek európai hajózási platformon.

Egy jövődöbéli európai szövetségi tagság jelentőséget nyújthat a szövet-



ségbe tömörült magyar hajózási vállalkozások részére az uniós tagság elérhető előnyeivel élve az európai hajózást támogató intézmények ajánlotta programok igénybevétele.

A hajózási rovatunk a **Fluvius Kft.** szakmai támogatásával készült

# *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.



## Szintiszta kereskedelem

### Speciális szolgáltatások – külkereskedőknek.

Felkészült szakembereink segítségével olyan megoldásokat kínálunk, amelyek hatékonyan támogatják cége kereskedelmi sikereit.

A napi feladatvégzés így sokkal egyszerűbb és biztonságosabbá válik.

- Vámpénztári szolgáltatások
- Külkereskedelmi garanciák
- Vámkártya
- Automata Vámpénztári Rendszer (AVR)
- Közteherfizetési szolgáltatások
- Vámügyi Biztosítások

[www.otpbank.hu](http://www.otpbank.hu)

**OTP KÜLKERESKEDELMI ÉS VÁMÜZLETÁG**



**LANDOGRUPPE**

**LANDO Hungaria  
Szállítványozási  
Korlátolt Felelősségű  
Társaság**

H-1047 Budapest IV.,  
Baross u. 99.  
Tel: 36 (1) 231-0956  
Fax: 36 (1) 231-0957  
e-mail: info@lando.hu

- Európai hálózat,
- Komplet- és részrakományok közúti szállítása,
- Rendszeres gyűjtőjáratok szerte Európában,
- Új szolgáltatás: Heti rendszerességű baltikumi export-import gyűjtőjáratok.

**Együtt  
az európai utakon  
Gemeinsam  
auf Europas Wegen**



**SQAS**  
assessed company  
No. 30002

**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](http://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!**



- aru - vámkezelés - ADR - egysegrakomány - rakodási idő - TIR - raktározás - kistenerautó - nomerse  
 t - túlméret - transzport - viszonylat - biztosítás - HACCP - szállítmányozás - vevő - közút - jármű - ren  
 nd - képesség - szállítás - raksúly - partner - vállalat - szabvány - előny - jelleg - áru - túrajárat - rakoc  
 s - mechanikus - nyergesvontató - **komplex** - ajánlat - járműflotta - megfelelő - tonna - irány - fordí  
 or - távolság - megbízható - teher - fagyasztott - **megoldást** - létesítmény - úticél - depó - fuvaroz  
 ing - információ - CEMT - kocsis - sürgős - kapcsolat - hűség - hajó - **keres?** - áll - konstrukció - alaj  
 konténer - munka - forgalom - fejlesztés - folyamatos - gyűjtés - infrastruktúra - cél - targonca - bér - a  
 re - népszerű - szakma - beruházás - vonat - hálózat - együttműködés - kombináció - komplex - típus -  
 nd - tevékenység - referencia - adminisztráció - fenntartás - nemzetközi - rentér - hosszútávú - csomag  
 - járat - AT - ócska - ü - pon - s - acitás - súly - k  
 határidő - rakomány - lo - ztika - egyesít - felület - j  
 sinpálya - is - lap - érde - ás - gyors - kü - bség - ké - é - a - e - felügyelet  
 - útvonal - el - iszc - nel - g - k - t - ye - tr - MF - B - tr - előírás  
 v - meg - al -  
 ul - beruházás - interkontinentális - tenger - megbízó - felelősség - teherbírás - környezet - elem - p  
 er - felrakóhely - összefüggő - komplett - követés - ellenőrzés - létesítmény - teljesítmény - vontatmány  
 gyár - uszály - beszállító - gondos - tanácsadás - megtakarítás - folyó - átvétel - vámhatár - szakértő -  
 házhozszállítás - társ - írat - k - eg - hossz - fel - s -  
 előny - aján - ot - a - gy - tó - áll - els -  
 háttér - k - ss - vezető - lóm - rtány - s - folyó - k - d -  
 alkalma -  
 - korm -  
 rögzít -  
 pil - szekrény - menetlevél - konvoj - készáru - útvonal - proxy - megjegyzés - csatorna - hőakadály - ra  
 napló - alapos - periódus - gyűjtőjárat - címzett - készítmény - lánc - teljesítés - közlekedés - ellátó - ve  
 fuvarlevél - kotrógép - légi - legénység - alvállalkozó - piac - pihenőhely - részvényes - variáció - vázár  
 la - felpótkocsi - metódus - állandó - technika - expressz - alkalmazott - árajánlat - felelősség - dinamiz

# KITALÁLJUK, MEGOLDJUK.

**ASSIX Logistics Rt.** H-1108 Budapest, Újhegyi út 14. HUNGARY  
 Tel.: 00 (36-1) 434 24 00, Fax: 00 (36-1) 260 92 22 / 114 m  
 e-mail: [info@assix.hu](mailto:info@assix.hu) <http://www.assix.hu>

 Jó úton haladunk



## A TIR BIZTOSÍTÓ EGYESÜLET 1993 óta a szállítási kockázatok biztosítója

1067 Budapest, Teréz krt. 23.

*Tagjaink részére nyújtott szolgáltatásaink:*

### I. Gépjármű-biztosítások

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

### II. Felelősségbiztosítások

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

### III. Vagyonsbiztosítások

Nemzetközi- és Belföldi Szállítmánybiztosítás  
(CARGO)

### IV. Baleset- és betegségbiztosítások

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

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

**Legyen tagunk! Számoljon velünk, megéri!**



**emex TRANSEMEX**

**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. Nyíregyháza
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 szakmai előadások célja, hogy a kis-, közép- és mikro-vállalkozók 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 alaptól az Internetes kereskedésen és pénzügyek kezelésén keresztül az Internet biztonságos használatáig.

**Változtassa az Internetet költséghelyből azonnal, a nyereség forrásává!**  
 Sok szeretettel várjuk Önt is az Élvonal Internet Roadshow-ról!

Fővédők: GKM  
 Szakmai partner: Adverticum Rt., Webbusiness, PrimOnline, IPOSZ, Gazdasági Kamara, Privátbankár.hu  
 Médiatámogató: Manager Magazin, IT-Business, Business Online, Internet Kézikönyv, Gazdasági Rádió, Vista.hu, MagyarKözelekedés, 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, statisztikák, mibe is kerül ez valójában?, ügyfélpótlók
- \* Internet jogról szabadon  
 Ebéd
- \* Mobil kommunikáció és az Internet
- \* Eredményes Internet kommunikáció  
 A marketing eszközei, Internet kommunikáció, hírvévi üzemeltetés, webáruház tapasztalatok, esettanulmányok
- \* Megérő 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 hallgatóságtól

**Belépők rendelhetők:**  
 Elővételben, kedvezményesen: [www.internetroadshow.hu](http://www.internetroadshow.hu)  
 Human Network Kft. Tel.: 06 1 436-10 45 Fax: 06 1 436-10 34  
 e-mail: [jegyrendeles@internetroadshow.hu](mailto:jegyrendeles@internetroadshow.hu)

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

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

**PANNON GSM**  
 Az élvonal.

[www.internetroadshow.hu](http://www.internetroadshow.hu)

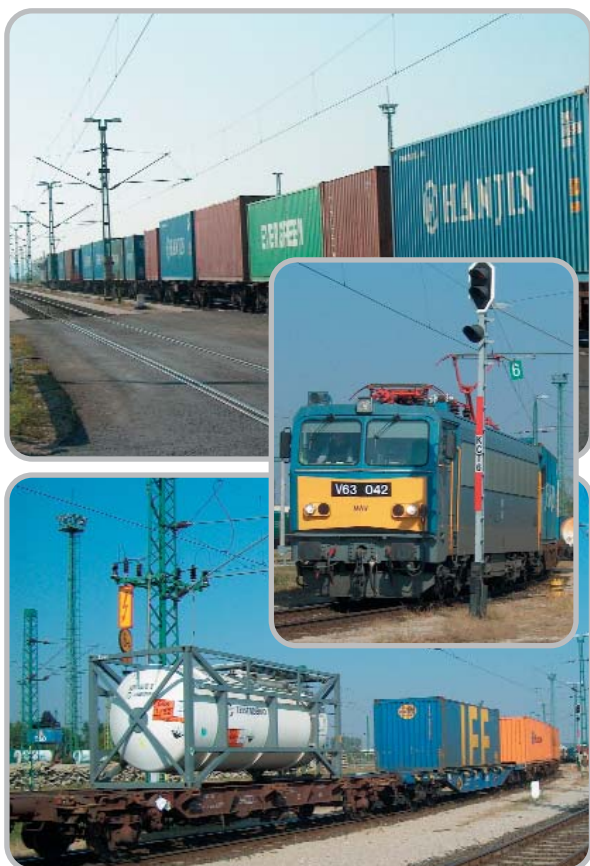


# CHINA SHIPPING

**CHINA SHIPPING CONTAINER LINE, SHANGHAI**

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

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



„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](http://www.icfonline.com)

Vasúti kíséretlen kombináltfuvarozás, az Intercontainer-Interlatunkon keresztül: Vasúti kíséretlen kombináltfuvarozás, az Intercontainer-Interlatunkon keresztül: Vasúti kíséretlen kombináltfuvarozás, az Intercontainer-Interlatunkon keresztül:

Vasúti kíséretlen kombináltfuvarozás, az Intercontainer-Interlatunkon keresztül: Vasúti kíséretlen kombináltfuvarozás, az Intercontainer-Interlatunkon keresztül: Vasúti kíséretlen kombináltfuvarozás, az Intercontainer-Interlatunkon keresztül:

**pannoncont**

1037 Budapest,  
Montevideó u. 4.  
1300 Budapest, Pf.: 149.  
Tel.: 430-3040  
Fax: 436-7980  
Email: [info@pannoncont.hu](mailto:info@pannoncont.hu)  
[www.pannoncont.hu](http://www.pannoncont.hu)



Légi, tengeri, közúti  
szállítványozási és logisztikai  
szolgáltatások világszerte



**Kigondoljuk az optimális megoldást**

EGU Eagle Global Logistics (Hungary) Kft.  
Airport Business Park, C4/1.  
2220 Vecsés,  
Lo'inci út 59.

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





**Transforwarding Hungária Kft.**  
*Member of the Broekman Group*

H-2046 Depo Törökbálint

☎ 23-511-640 [www.broekman-group.nl](http://www.broekman-group.nl)

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

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



# Párizstól Dakarig olyan partnerre van szüksége, amely minden próbát kiáll: Gigant H4 24V.



Aki valaha részt vett már a Párizs–Dakar raliversenyen, az tudja, hogy ez az út nagy kihívást jelent nemcsak az erős idegzet, de a megbízható világítás számára is. Ez a legjobb alkalom, ahol a Gigant Heavy Duty lámpák bebizonyíthatják, hogy mindenki másnál kiválóbbak: ütés- és rázkódásállóak, nem mennek tönkre még a legkeményebb terepen sem. Gépjárműizzóinkról bővebb információkat az [autoizzo@osram.hu](mailto:autoizzo@osram.hu) címen kaphat.

A VILÁG ÚJ FÉNYBEN

**OSRAM**

