

NAVIGÁTOR



**Schenker a
BILK-ben** 10. oldal



**Önálló a
Rail Cargo** 26. oldal



**Rijekai
bővítés** 36. oldal



**Alfred Gastgeb,
a Gebrüder Weiss igazgatója**

A hűtöttáru disztribúció élvonalában.

frissen, gyorsan, +biztonsággal

www.szemereytransport.hu



126. 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

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**

MILOS SPEDICIÓN KFT

INTERNATIONALE SPEDITION



H-9700 Szombathely, Puskás T. u. 11.
Tel: +36 94 514 080 • Fax: +36 94 514 088
E-mail: spedition@milossped.com
Homepage: www.milossped.com

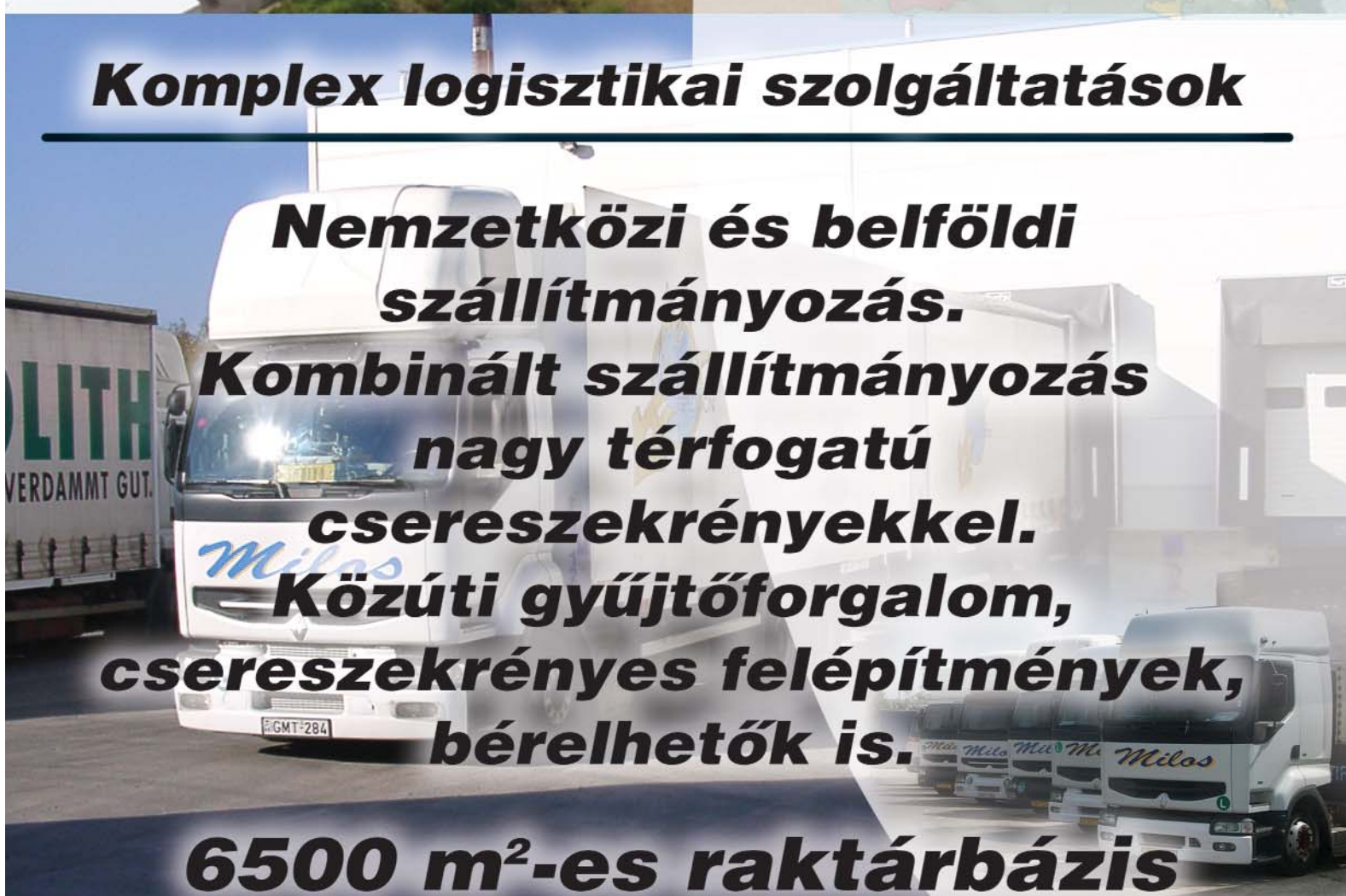
Komplex logisztikai szolgáltatások

***Nemzetközi és belföldi
szállítmányozás.***

***Kombinált szállítmányozás
nagy térfogatú
csereszekrényekkel.***

***Közúti gyűjtőforgalom,
csereszekrényes felépítmények,
bérelhetők is.***

6500 m²-es raktárbázis



NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVAROZÓK LAPJA

Főszerkesztő:

Kiss Pál

Lapszerkesztő:

Bárány Tibor
Kiss Györgyi

Szerkesztőség:

Bognár Mária
Csarnai Attila
Erdélyi László
Kiss Anikó
Rákos József
Varga Violetta

Szerkesztőbizottság:

Bognár Zsolt
Gelencsér Kálmán
Horváth Zsolt Csaba
Kiss Gyula
Ötvös Nándor (lapalapító)
Szilvási Bertalan
Torma Imre
Dr. Tóth Lajos
Varga Zoltán

Kiadja

a Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

Felelős kiadó:

Kiss Pál
vezérigazgató

Lapigazgató:

F. Takács István

European
Transport
Press
ETP

A Magyar Közlekedési Kiadó tagja
az ETP kiadói csoportnak

Nyomdai előkészítés: Sprint Kft.

Design: www.consulex.hu

Nyomda: CEP Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:
Solti György vezérigazgató

HU- ISSN 1216-7142
126. megjelenés

TÁMOGATÓINK

Magyar Szállítmányozói
és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége,
MÁV Rt., MÁVTRANSSPED Kft.,
Raabersped, Delog Kft., Chemol Logistics,
Masped Rt.,
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, DeltaSped,
Dunaferri Portolan,
BILK Kombiterminál Rt.,
TimoCom GmbH, Bertrans Rt.,
Fluvius Kft.,
Transforwarding Hungária Kft.,
Multiweb Kft.,
Budapest Airport Rt.,
Magyar Logisztikai Egyesület,
Magyarországi Logisztikai Szolgáltató
Központok Szövetsége

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KIADÓ

1134 Budapest, Klapka u. 6. Telefon: 349-2574, 350-0763. Fax: 210-5862

E-mail: magyarkozlekedes@w-mobil.hu

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Hirdetési igazgató: Bándy Zsolt

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella

Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége

Finanszírozási gondok a vámudvarok üzemeltetésében!

A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége elnöksége kibővített ülésén áttekintette a vámudvarok üzemeltetésével kapcsolatos kritikus helyzetet és úgy határozott, hogy az Alkotmánybírósághoz fordul. Az MLSZKSZ nehezményezi, hogy a vámudvart üzemeltetők az általuk nyújtott, a VPOP és az ügyfelek által igénybe vett szolgáltatásokért nem tudják érvényesíteni az értékarányos üzemeltetési díjat. Az augusztusban hatályba lépett 37/2004 (VIII.11.) PM rendelet 57. § (13) bekezdése előírásai, a vámudvar üzemeltetők többségét, az EU csatlakozás utáni forgalomcsökkenéssel párosulva komoly anyagi gondok elé állított. A kialakult lehetetlen állapot megszüntetése érdekében a szövetség több alkalommal tárgyalt a Pénzügyminisztérium, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium és a VPOP képviselőivel, valamint a véleménye nyomatékosítása érdekében sajtótájékoztatót tartott. A Pénzügyminisztérium és a témát napirendre tűző Országgyűlés Gazdasági Bizottsága is támogatta elvben a szövetség kezdeményezését, azonban a témával érdemben nem foglalkoztak és az ügy megoldása érdekében konkrét intézkedés mindeddig nem történt.

A jogellenes állapot feloldása érdekében alkotmánybírói beadvány készül, ennek beadása közeli napokban megtörténik. A beadvány kéri megállapítani a vámtörvény és a pénzügyminiszeri rendelet érintett bekezdéseinek az alkotmányellenességét. A beadvány kifejti, hogy alapvető alkotmányos jogok sérülnek akkor, amikor a törvény gazdálkodó szervezetek tulajdonában álló iroda- és raktári területeket, térítés nélkül tesz kötelezővé átengedni a vámhatóságok részére. Mind az alkotmányos tulajdonvédelem, mind a polgári jogi tulajdoni fogalmak megengedik ugyan annak a lehetőségét, hogy az állam közérdekből bizonyos tulajdonosi korlátozásokat vezessen be, így a tulajdonosi jogokat elvonja, vagy korlátozza, de ez minden esetben megfelelő kártalanítással jár, tehát az ingyenesség előírása alapvető alkotmányos alapelveteket sért. Az Alkotmánybíróság korábbi határozataiban rámutatott, hogy a tulajdonjog korlátozó rendelkezések csak akkor alkotmányosak, ha a szükségesség, az arányosság és az értékgarancianyújtás elveinek megfelelnek.

Az I. típusú vámudvart üzemeltető cégek az üzemeltetési szerződéseket még 2004. április 30-a előtt kötötték meg. A pénzügyminiszeri rendelet 2004. augusztus 16-i hatállyal megtiltotta az I. típusú vámudvart üzemeltetőknek, hogy az ügyfelektől a vámszolgálati hely igénybevételéért üzemeltetési díjat kérhessenek. Ez ellentétes a korábban hatályban volt jogi szabályozással, amely az üzemeltetők részére lehetővé tette, hogy az ügyfelektől költségeik megtérítése érdekében ilyen díjat igényelhesse.

Az Alkotmánybírósághoz intézett beadvány rámutat arra, hogy a pénzügyminiszeri rendelet módosítás lényegében megváltoztatta korábban kötött üzemeltetési szerződések tartalmát, hiszen azok még olyan jogszabályi környezetben születtek, amikor a költségek továbbhárítása az ügyfelek felé megengedett volt. A pénzügyminiszeri rendelet ezt a lehetőséget megszüntette, ugyanakkor egyide-

jűleg nem intézkedett a vámhatóságok részére térítés nélkül nyújtott szolgáltatások (iroda, raktár stb.) megtérítéséről.

A Ptk. 226. § (2) bek. kimondja, hogy jogszabály a hatályba lépése előtt megkötött szerződések tartalmát csak kivételesen változtathatja meg, az Alkotmánybíróság elvi iránymutató határozata szerint [32/1991. (VI. 6.) AB határozat], amely előírja azokat az alkotmányos követelményeket, ennek teljesülése esetén lehetséges jogszabály útján egy létező szerződés tartalmát módosítani. Az alkotmányos követelmények között szerepel, hogy hosszú évekig fennálló szerződési jogviszonyokról legyen szó, ugyanis a jelentős gazdasági – esetleg politikai –, pénzügyi és egyéb társadalmi változások nyilvánvalóan hatást gyakorolnak (háború, válság, infláció, politikai kockázatok, gazdasági lehetetlenülés stb.) annak tartalmára. A szerződéskötéskor előre nem látott körülmények lényegesen megváltoztathatják a szerződő felek helyzetét, a jogok és kötelezettségek arányát. A szerződéses állapot szerint olyan változások állhatnak be, amelyek eredményeként a szerződés gazdasági egyensúlya teljesen felborulhat, de legalábbis jelentős aránytalanságok következhetnek be.

Az alkotmánybírói beadvány ellenben hivatkozik arra, hogy ezen feltételek nem állnak fenn, mivel a konkrét esetben nem hosszú ideje fennálló szerződések módosításáról van szó, az üzemeltetési szerződések megkötése és a rendelet módosítása hatályba lépése között csak három hónap telt el. Nem álltak fenn és nem következtek be az üzemeltetési szerződések megkötését követően olyan változások, amelyek nem voltak előreláthatóak, hiszen a szerződéseket az uniós csatlakozást megelőzően rövid idővel kötötték. A szerződéskötést követően nem következett be semmilyen nagy horderejű gazdasági, pénzügyi, társadalmi stb. változás abban az értelemben, hogy a közforgalom számára nyitva álló vámudvarok üzemeltetése kapcsán az uniós csatlakozás a szolgálat igénybevétele tekintetében változást nem hozott. A jogalkotó nem intézkedett a vámtörvényben és az üzemeltetési szerződésekben előírt ingyenesség és a rendelet módosítás által előidézett egyensúly megbomlás korrigálásáról. A beadvány a pénzügyminiszeri rendelet kapcsán még megjegyzi, hogy az a jogalkotásról szóló törvény (1987. évi XI. törvény) rendelkezéseit is megszegték, tekintettel arra, hogy az érdekképviselői szervezeteket nem vonták be a jogszabály tervezet elkészítésébe, valamint arra, hogy a jogszabály kihirdetése és hatályba lépése között csupán 5 nap telt el, ami elégtelen annak alkalmazására történő felkészülésre.

A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége további jogi lépéseket is tervez az ügyben, így megvizsgálják az egyedi üzemeltetési szerződések bírósági jogorvoslati lehetőségeit is. Ugyanakkor nem mondtak le a felmerült problémák tárgyalásos úton való rendezési lehetőségeiről és további tárgyalásokat fognak kezdeményezni a Pénzügyminisztérium és a Vám-és Pénzügyőrség illetékes vezetőivel.

A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége

Bajai kikötő

Nagy László az igazgató



A Bajai Országos Közforgalmú Kikötőműködtető Kft. – BOKK – ügyvezetője, Nagy László (aki 2000 óta tölti be e posztot) megbízását 2005. március elsejétől újabb öt esztendőre meghosszabbították.

Eurosped Rt.

Bővített logisztikai központ

A közelmúltban újabb épülettel gyarapodott az Eurosped Rt. székesfehérvári bázisa. A Masped Csoporthoz tartozó vállalkozás egy 4,5 ezer négyzetméteres raktárcsarnokkal bővítette logisztikai központját.

A Napi Gazdaság információi szerint a 19,2 hektáros területen működő központban a társaság 2001 októberében adta át első, 3,2 ezer négyzetméteres raktárcsarnokát. A 11 ezer négyzetméteres összalapterületű logisztikai bázis első ütemeként akkoriban pormentes burkolatú raktár készült el, míg a második ütem egy 3300 négyzetméteres csarnok felhúzása volt.

A több mint 300 millió forintból felépült harmadik csarnok 2004 végén készült el, s mostanra már el is érte a 80 százalékos kihasználtságot, nyilatkozta a lapnak *Tardos Tamás*, az Eurosped logisztikai központjának vezetője, aki szerint előrehaladott tárgyalások folynak több, a szállítmányozás és raktározás területén érdekelt vállalattal, amelyek telephelyet nyitnának a központban.



Szemerey Transport

Áruelosztó bázis Budaörsön

A hűtött termékek magyarországi specialistája, a 15 éves miskolci központú Szemerey Transport (korábban SzK Transport néven vált ismertté) ma már országos disztribúciós hálózatot működtet és kétezer négyzetméteres áruelosztó központot létesített Budaörsön.

A dinamikusan fejlődő belföldi közúti fuvarozó cég jelenleg 500 speciális fuvarszkózzal (1 tonnától 25 tonna raksúlykapacitásig) rendelkezik, és múlt évi árbevétele meghaladta az ötmilliárd forintot. Járműparkjuk hűtött, fagyasztott, csomagolt élelmiszerek fuvarozására alkalmas, bár élő állatokat és építőanyagot is szállítanak.

Együttműködés, 2005



Március az együttműködési szerződések aláírásának hónapja. A közúti fuvarozók érdekképviselői szervezetei, az MKFE és a NIT Hungary együttműködési szerződést kötöttek – külön-külön – először a Gazdasági és Közlekedési Minisztériummal, majd pedig a Közlekedési Főfelügyelettel. Az utóbbit (képpünkön) dr. Békési István, a KFF főigazgatója és dr. de Sorgo Tibor, az MKFE ügyvezető elnöke látta el kézjegyével.

A fuvarpiaci feltételek és a versenyhelyzet változásának folyamatos értékelését, és a szükséges teendők megvitatását szolgálják az aláírt együttműködési szerződések. Csak az a kérdés, ha a versenyhelyzet megítélése szinte teljes mértékben azonos, miért kellett a szerződéseket külön-külön aláírni?...

Gebrüder Weiss: 15 éve Magyarországon

Saját útját járja a magabiztos „tinédzser”



Alfred Gastgeb, a Gebrüder Weiss Szállítványozási és Logisztikai Kft. ügyvezető igazgatója hivatalba lépésekor elődjétől egy faliképet kapott. Az egzotikus alkotáson egy felemelt ormányú felnőtten egy kicsi, gyámoltalan elefánt-bébit védelmez. A kép ma is az igazgatói irodát díszíti, jelképezve a nagy, erős osztrák anyacég és a ma már nem is olyan kicsi magyarországi leányvállalat közötti szoros kapcsolatot.

Az 1990-ben Budapesten alapított Gebrüder Weiss-leányvállalat, a Hungaroweiss az elmúlt 15 évben átlépte a „gyermekkor küszöbét” és folyamatosan fejlődő, „magabiztos tinédzseré” vált, aki számára nincs lehetetlen.

Alfred Gastgeb ügyvezető igazgatót a cég múltjáról, jelenéről és jövőjéről kérdeztük.

– *Mit hozott e másfél évtized?*

– 1989-ben, közvetlenül a vasfüggöny lehullása után a Gebrüder Weiss

osztrák szállítványozási és logisztikai konszern eldöntötte: megalapítja magyarországi kirendeltségét. Az időközben nyugdíjba vonult Alfred Denk vezetésével megkezdődött a terv megvalósítása. Néhány hónappal később, 1990 februárjában a magyar szervezet 6 fős képviselői irodaként kezdte meg működését. A nyugat-európai importra épülő nemzetközi gyűjtőszállítványozás és a raktárlogisztikai szolgáltatások kiépítése, valamint neves ügyfelek elnyerése a vállalat folyamatos bővülését eredményezte. A siker felé vezető továbblépésként a Gebrüder Weiss 1994-ben létrehozta légi és tengeri szállítványozási divízióját a Ferihegyi Repülőtéren.

2002 júliusában jelentős állomáshoz érkezett a Hungaroweiss fejlődése: ekkor költözött a cég új, korszerűen felszerelt logisztikai termináljába Dunaharaszti-ba, közvetlenül az M0 autótú mellett. Az azóta eltelt csaknem három évben a központ fontos szerepet betöltő kelet-nyugati platformmá vált. Terminálunk jelenleg 10 536 négyzetméter raktári területtel és 11 000 raklap-hellyel rendelkezik, s idén megkezdődik a csarnok bővítése is.

Jómagam 2003. január elseje óta vezetem a Hungaroweiss-t, s e kiváló csapat közreműködésével új szolgáltatások bevezetésével bővítettük tevékenységünket: rendszeres dél-kelet-európai gyűjtőforgalmi járatokat indítottunk, s terminálunkon kihelyezett vámügyi hely kezdte meg működését. Ezt időközben a rendszeres házi szemle váltotta fel.

– *Milyen hatásai voltak az Európai Unióhoz való csatlakozásnak?*

– A gondos felkészülésnek és az export-megbízások szinte robbanásszerű növekedésének köszönhetően a Hungaroweiss sikeresen élte meg Magyarország EU-csatlakozását. Bevezettük a 24 órás üzemet. A vámtevékenységből származó bevételkiesés pénzügyi hátrányával szemben a csatlakozás lényeges pozitív változásokat is hozott magával. A vámhatárok megszűnésével lehetővé vált a folyamatok optimalizálása és a szolgáltatási színvonal további javítása. Tömören fogalmazva: az utóbbi öt év legeredményesebbje volt a 2004-es esztendő. 4,5 milliárd forint nettó árbevételértünk el szállítványozási és logisztikai szolgáltatásainkkal.

– *Hol tart ma a cég?*

– 2005. márciusát írjuk, s a magyar leányvállalat – köszönhetően a fiatal, dinamikus nemzetközi vezetői csapatnak és az elkötelezett munkatársi gárdának – sikeres kirendeltség. Januárban elhagytuk a Hungaroweiss elnevezést, s felvettük anyakonzernünk nevét. Ma már Gebrüder Weiss Szállítványozási és Logisztikai Kft. a cég neve. Az első két hónap teljesítménye alapján látszik, ez az év másmilyen lesz, mint a tavalyi. Sokkal több a küldemény, s az exportmegbízások teljesítésére naponta indítunk menetrend szerinti járatokat számos országba. A nyugat-európai országokból erős partnereink hozzák az import-üzletek nagy részét, így nekünk az exportra kell koncentrálnunk. Megváltoztak az EU áruáramlatai, élénkebb lett az árucseré. Magyarország jó stratégiai elhelyezkedésének előnyét kihasználva (keletnyugati fordítókörong), fő profilunkká vált Kelet-Európa: ebbe az irányba indítjuk legerősebb szolgáltatásunkat, a közvetlen gyűjtőforgalmakat.

– *Ki az Ön közvetlen főnöke, s mit vár Öntől?*

– A Gebrüder Weiss Igazgató Tanácsának elnöke, Wolfgang Niessner úr a közvetlen főnököm. A magyarországi leányvállalat az egyetlen Gebrüder Weiss cég, amely közvetlen alárendeltségben van, az összes többi régió-igazgatóságok alá tartozik. A megkülönböztetett figyelem a földrajzi elhelyezkedésnek is köszönhető. Nincs különleges kívánsága Niessner úrnak: a jelenlegi haladási irányunk megfelel elvárásainak. Két éve még jórészt partnerekre utalt, kifejezetten importpedítőr cég voltunk. Azóta sikerült saját (logisztikai és export) üzleteket is kiépítenünk. Tudja, a háromlábú szék nem billeg. Ma már saját sorsunkat irányítjuk, tudatosan haladunk a magunk útján.

– *Milyen helyet foglal el a Gebrüder Weiss a hazai szakmai ranglistán?*

– Nos, erre nem tudok válaszolni. A vállalat nem ad ki üzleti számokat, s nem hasonlítjuk magunkat a többi piaci versenytárhoz. Nem vagyunk rajta a listán! Persze érdeklődéssel figyeljük a konkurencia lépéseit, de nem az árbevétel alapján való összehasonlítás a célunk. Mi a saját utunkat járjuk...

– *Akkor talán nézzük meg, hogy a Gebrüder Weiss konzernen belül milyen pozíciót foglal el a magyarországi leányvállalat?*

– A cég filozófiája szerint az elégedett ügyfél a cél. Ha az ügyfél elégedett, akkor bizonyára jó a forgalom és jók a számok is. Mi szolgáltatunk, ezért nincs más mérce, csak az ügyfél



Alfred Gastgeb 50 esztendőes lesz idén. Európai állampolgárnak tarja magát: nagyszülei Bohémiából és Morvaországból származnak, édesanyja bosznia-hercegovinai, felesége vajdasági, 15 éves fiúgyermek (egyidős a magyar leányvállalattal) osztrák. Az ügyvezető igazgató hétközben Szigetszentmiklóson lakik egy osztrák kollegájával közösen használt házban. Szabadidejében olvas, tévét néz és blues-zenét játszik gitáron. A hétvégeket Bécs melletti otthonában, családjával tölti.

Spedíciós gyakornoki éveit záróvizsgát tett, majd tíz évvel ezután az önálló vállalkozáshoz szükséges mestervizsgát is letette. Eltekintve egy rövid kitérőtől, folyamatosan a szállítványozásban tevékenykedett. 1998 óta dolgozik a Gebrüder Weiss kötelékében. Egy alkalommal (2000-ben) már eltöltött 8 hónapot a Hungaroweiss-nél, ideiglenes ügyvezető igazgatóként. Utána a bécsi kirendeltség értékesítési vezetője volt. 2003. január elsején nevezték ki öt esztendőre a magyarországi leányvállalat ügyvezető igazgatójának. Szereti ezt a munkát, s szeretné a dunaharaszti központú céget a bécsihez hasonló méretűvé fejleszteni (ott 500 munkatársat foglalkoztatnak, s jól teljesítő, első osztályú kirendeltség működik). Az elvi lehetőség adott...

elégedettsége. Lehet felállítani rangsorokat, de az ítéletet az ügyfél mondja ki. Jelenleg teljesítőképességünk határán mozgunk, s ezért is kell koncentrálnunk a szolgáltatás minőségére. A közvetlen alárendeltség egyébként utal arra, mennyire fontos pozíciónk a konzernen belül.

– *Jól értem: bázisuk bővítés előtt áll?*

– Valóban, további 7 ezer négyzetméternyi raktárt szeretnénk építeni, s az engedélyezési dokumentációt beadtuk az önkormányzathoz. Ha megjön az építési engedély, remélhetően májusban indul a munka, s ősz végére elkészül az első ütem. Persze az építkezés közben is biztosítjuk a gördülékeny üzletmenetet.

– *Hogyan ünneplik a tizenötödik születésnapot?*

– Tartottunk egy szerény vállalati ünnepséget. Az igazi nagy rendezvény még előttünk áll: április másodikán a magyarországi leányvállalat rendezi meg a Gebrüder Weiss konzern munkatársi sportrendezvényét, ahol egybeközött teremfociban méri össze ügyességét az Európa minden részéből érkező mintegy 800 (!) résztvevő. A minden második évben megrendezett teremlabdarúgó-bajnokságot 2003-ban a reptéri csapatunk nyerte meg, s így került Magyarországra (első ízben) a küzdelem helyszínre. A sportviadal estéjén pedig három összekapcsolt hajón tartott vacsorával és ünnepélyes díjkiosztóval egybekötött mulatságon ismerkedhetnek egymással a Gebrüder Weiss „család” tagjai.

Bárány Tibor



Nemzetközi Szállítmányozási Kft.

H-1037 Budapest, Montevideo u. 4.

Három évtizede

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

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

Telefon: 430-8500 Fax: 430-8599

E-mail: raaber@raabersped.hu

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

**Mi világos
megoldásokat kínálunk.**



Wien

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

Budapest

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

Képviseleteink:

Sopron

Záhony

Kelebia

Békéscsaba

Tel/Fax:

+ 36 99 320 080

+ 36 45 425 340

+ 36 77 454 628

+ 36 66 443 276

Szállítmányozó Szövetség

Áfa: az EU-csatlakozás után

A Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége (MSzSz) ismét meghívást intézett tagvállalkozásaihoz, hogy az EU-csatlakozás után közel egy éve még mindig meglévő adózási problémákra megnyugtató választ kaphassanak.

A találkozóra március 9-én került sor a Közlekedési Múzeum tanácstermében. A szövetség titkársága fontosnak tartotta, hogy olyan autentikus előadót találjon, aki az APEH szemszögéből tud választ adni a még mindig vitás, illetve nem megnyugtatóan rendezett kérdésekre. Ezért Csátaljai Zsuzsannát, az APEH címzetes főtanácsosát, valamint Teleki Józsefet, a VPOP alezredesét kérte fel a tájékoztatásra. A titkárság előre bekerete a kérdéseket a tagvállalkozásoktól, hogy az előadók ismerjék a problémákat.

Ahogy azt már a tavalyi évben is megtudhattuk, az eus áfaszabályok nem különböztetik meg a fuvarozót a szállítmányozótól, hanem egységesen teherközlekedésként definiálják a tevékenységüket. Csátaljai Zsuzsanna az előadás kezdeteként először általános ismertetőt adott a 2004. május 1-jén életbe lépett új áfatörvényről, illetve a 2005. január 1-jén hatályos változtatásokról.

Az előadó ismertette, hogy közösségen belüli teherközlekedés esetén az új áfaszabályozás szempontjából nem a tényleges útvonal számít, azaz az útvonal unión kívüli, ún. harmadik országot is érinthet. Az adókötelezettség a teljes útvonalra szól, a döntő kérdés az, hogy ki fizeti meg a díjat. Az általános szabály, hogy ilyen esetekben a szolgáltatás a megrendelőhöz kötődik, tehát az adózás helye ott van, ahol a megrendelő be van jelentve. E tekintetben szigorítás az idei év elejétől, hogy a több országban is áfaszámmal bíró megrendelő nem választhat szabadon, hogy mely országbeli EU áfaszámmat használja. E tekintetben azt kell vizsgálni, hogy a kérdéses gazdasági tevékenység földrajzilag hova kötődik, és az ott bejegyzett EU áfaszámmat kell a számlán feltüntetni. Meghatározott EU áfaszámmat nem használó országok esetében, ha a gazdasági tevékenység belföldi tevékenységhez kötődik, akkor a magyar vállalkozó feltüntetheti a megbízó „belföldi” adószámát.

Exporthoz kapcsolódó, nem közösségi teherközlekedés esetén útvonalbontást kell végezni. Ez esetben, amennyiben a termék olyan vámkezelési eljáráson esik át, amely alapján a közösségből kiléptetettnek tekinthető, a belföldi szakasz áfamentes lesz, a

külföldi szakasz pedig mind a közösségi, mind a közösségen kívüli szakaszt tekintve az áfa hatályán kívüli (fontos megkülönböztetni, hogy mikor „áfamentes” és mikor „áfa hatályán kívüli”). Az alvállalkozók esetében eddig csak az a fuvarozó vállalkozó számlázhatott mentesen, aki a vámhatáron átvitte az árut. 2005. január 1-jétől viszont minden vállalkozó számlázhat áfamentesen, amennyiben bizonyítja a kiléptetés tényét. Csátaljai Zsuzsanna tájékoztatta az egybegyűlteket, hogy az APEH nem vár, nem is várhat eredeti okmányt, elegendő a másolat a bizonyításhoz.

Importtermék (3. országból jövő) esetén a hozzá kapcsolódó nem közösségi teherközlekedés, akkor lehet áfamentes, ha annak költsége igazoltan beépül a termék adóalapjába. Arra az APEH-nek sincs még kialakult álláspontja, hogy ez hogyan igazolható. Németországban, a kivételes import áfa miatt, a vámhatározat egy példánya használható erre a célra. Az import utáni adókötelezettség ott keletkezik, ahol az árut szabadforgalomba helyezi. Ha ez Magyarországon történik, akkor az addigi teherközlekedés költsége beépül az importált termék adóalapjába, így a magyar áfatörvény hatálya alól mentes.

Visszat abban az esetben, ha az áru például Hamburgban lép be a közösségbe és a szabadforgalomba helyezés is ott történik, akkor az import ott is teljesül. Az import bár megvalósul, de ekkor pl. Magyarországra történő továbbszállításnál a közösségen belüli beszerzés szabályai vonatkoznak a teherközlekedésre, és nem kerül beszámításra az importált termék adóalapjába. Azaz az áfafizetési kötelezettség alól nem mentesül.

A közvetett vámjogi képviselők számára nem könnyű az áfatörvény helyes alkalmazása, hiszen az ő esetükben sok törvényhelyet kell összevetni a szabályozás tisztázásához. A közvetett vámjogi képviselő importálónak minősül, ő köteles az adó megfizetésére. 2005. január 1-jétől a közvetett vámjogi képviselő kéri az áru szabadforgalomba helyezését. Ezt követően akkor tudja levonni az áfát, mikor áthárította a megbízójára, azaz a költségeit kiszámlázta. A levonással nem szükséges késleked-

ni, akár a számlakiállítás napján megtehető.

A kérdések között egyértelműen a gyűjtőszállítmányozók problémái kerültek előtérbe. Ugyanis több tagvállalkozás nehezményezi, hogy az exportteljesítmény igazolására az APEH a CMR fuvarlevelet, a ladalistát és tételenként a címzett eredeti átvételi igazolását követeli meg. Ez nagyon sok munkát ad a szállítmányozóknak, hiszen a ladalistáról manuálisan ki kell takarni a többi feladó küldeményének adatát, hogy csak a kérdéses küldemény és a ladalista összes adata látszon. A megjelentek tájékoztatták az előadót, hogy erre a célra – a szakmában és az Európai Unióban egyaránt – évtizedek óta a speditőr átvételi igazolást, az ún. FCR okmányt használják. Ugyanis az FCR okmány kiállításával a szállítmányozó az áru és a címzett adatainak, valamint a kiszállítás dátumának feltüntetésével igazolja az exportőr felé, hogy a küldeményt átvette és a címzettnek továbbítja.

A konferencia második részében Teleki József felhívta az egybegyűlteket figyelmét, hogy a vámjogi szabadforgalomba helyezés elkülönül az adójogi-értelmezett szabadforgalomba helyezéstől. Tehát egy Egyesült Államokból induló import küldemény vámjogi-mentes szabadon forgalomba helyezhető Németországban, de az áfakötelezettség teljesítése csak Magyarországon eszközölhető.

Export küldemények esetén gondot okoz, hogy az APEH által igényelt EV példány csak több hét alatt „ér vissza” a kiléptető vámhivataltól. A helyi speditőr által történő beszerzése többletköltséget okoz a szállítmányozóknak. Teleki József tájékoztatta a tagvállalkozások képviselőit, hogy 2006. december 31-től erre megoldást jelent a bevezetésre kerülő elektronikus kiléptető rendszer. A hátralévő másfél évben, az előadó véleménye szerint, az ún. multimodális Bill of Lading használatával lehetne egyszerűsíteni a bizonyítást. Azonban azt is kiemelte, hogy a döntés nem a VPOP hatáskörébe tartozik.

Teleki József előadása után a szövetség főtitkára tartott zárszót. Torma Imre megköszönte az előadók munkáját, majd arra kérte a tagvállalkozások képviselőit, hogy az áfaügyekkel kapcsolatos kérdéseiket, észrevételeiket és tapasztalataikat továbbra is juttassák el a szövetség titkársága részére. Így, szükség esetén, további szakmai tájékoztatóra is sor kerülhet.

Makács Péter



BILK-ben a Schenker

Schenker a BILK új bérlője. A február 23-án átadott új, csúcstechnológiájú budapesti logisztikai központ a kelet-európai Schenker-hálózatot erősíti. Az ünnepélyes átadáson és nemzetközi sajtótájékoztatón részt vett Elmar Wieland, a Schenker & Co. AG. igazgatósági elnöke, Klaus Lippstreu, a Schenker & Co. AG. igazgatósági tagja, Varga Zoltán, a Schenker Kft. ügyvezető igazgatója, Erdélyi Kálmán, a Schenker Kft. ügyvezető igazgatója és Káldor László, a Masped-Schenker Kft. ügyvezető igazgatója. Megjelent a rendezvényen Kautz István, a Masped Rt. elnök-vezérigazgatója is.

A Schenker magyarországi története több mint százéves múltra tekinthet vissza, hiszen első budapesti irodájuk 1874-ben debütált. Jelenleg négy társasággal képviselteti magát Magyarországon. Elmar Wieland úgy nyilatkozott a sajtótájékoztatón, hogy számukra rendkívül fontos magyarországi pozíciójuk erősítése és eddigi sikereik, a Maspeddel kialakított szoros és jó együttműködésüknek köszönhetőek. Kautz István hasonló véleményt képvisel, hiszen mint mondotta, a Schenker-hálózattal létrehozott és folyamatosan bővített együttműködésük, tudatos üzletpolitikájuk alapja.



Erdélyi Kálmán és Elmar Wieland



A Schenker és a Masped vezérkara a raktárközpontban



A Schenker Kft. a gyűjtőszállítványozás, a közúti fuvarszervezés és logisztikai szolgáltatás egyik piacvezető társasága Magyarországon, amely teljesen integrálódott az európai Schenker-hálózatba. Minden európai relációban menetrendszerű gyűjtőforgalmat működtet a Schenker szabványoknak megfelelően. Az egykori Masped Trias, ma Schenker Kft. a bécsi székhelyű Schenker & Co. AG 100 százalékos tulajdonában van. Az Európai Unió keleti bővítése következtében vált szükségessé a társaság újjászervezése. A múlt évi forgalmuk 6,84 milliárd forint, amely a vártnál kisebb mértékben csökkent, az elmaradt vámkezelések miatt.

Bár néhány hónapig, az eddigi csepeli telepen és a BILK-ben működik a Schenker, a második félévben már csak

az új, modern logisztikai központban fogadják ügyfeleiket. 2004 decembere óta üzemel az új, csúcstechnológiájú Schenker-centrum a BILK-ben, amely már a növekvő vevői elvárásoknak megfelelően került kialakításra. Az új, 65 ezer négyzetméteres aszfaltozott felületű Schenker logisztikai központhoz egy közel 24 ezer négyzetméteres épületkomplexum tartozik, amely egy 17 ezer négyzetméteres, 11 méteres belmagasságú logisztikai raktárt, valamint egy 5 ezer négyzetméteres gyűjtőáru raktárt foglal magába. A legmodernebb eszközökkel felszerelt átrakócsarnok 31 dokkoló kapuval rendelkezik. A csarnok berendezéséhez tartozik egy 235 méter hosszú, 150 tonna/óra kapacitású süllyesztett láncpálya, amely 4,5 méterenként vesz fel árut, és azt 28 méter/perc sebességgel továbbítja. A

nem kötött pályás anyagmozgató eszközökkel történő hagyományos árukezeléssel szembeni előnye a folyamat automatizálásában rejlik, amely a hatékonyság növekedését, valamint az áruk és az alkalmazottak tekintetében egyaránt a minőség és biztonságosság javulását eredményezi.

Az új Schenker logisztikai központban egy 1300 négyzetméteres, veszélyes áruk tárolására alkalmas raktárterület is található. Az új logisztikai központ további előnye a rendelkezésre álló legmodernebb információs és kommunikációs technológia. A teljes raktár megfelel a lopással veszélyeztetett árukra vonatkozó „Technology Asset Protection Association” (TAPA) biztonsági előírásainak. A szervezési feladatok ellátásához a 3000 négyzetméteres irodaterület nyújt megfelelő teret.

A Schenker-sztori

A délkelet-európai régió az 1872-es alapítása óta jelentős szerepet játszik a Gottfried Schenker által alapított vállalat történetében. Bécsből kiindulva a vállalat a legrövidebb idő alatt jelentős piacokat szerzett az Osztrák-Magyar Monarchián belül és kívül, képviselőket alapított, lerakva ezzel a vállalat jövőbeni, délkelet-európai sikerének alapköveit.

Az első magyarországi Schenker-fiók már 1874-ben megnyitotta kapuit Budapesten. A magyar képviselő túlélte a két világháborút, azonban tevékenységét a politikai változások miatt 1948-ban meg kellett szüntetnie. A jó kapcsolatok mindazonáltal tovább éltek: a monopolhelyzetben lévő magyar állami szállítványozási vállalattal és a nemzetközi szállítványozásban működő cégekkel kötött szerződések révén a Schenker a magyar külkereskedelem számos szállítványozási üzletében vett részt.

A Stinnes leányvállalataként a Schenker 6,9 milliárd eurós forgalmával, 38 000 alkalmazottjával és közel 1100 telephelyével egyike a világ vezető integrált logisztikai szolgáltatóinak. A Schenker a közúti-, légi- és tengeri szállítványozás mellett széles körű logisztikai és globális Supply Chain Management szolgáltatásokat is nyújt ügyfeleinek. A Stinnes a Deutsche Bahn AG. egyik vállalata.

A Schenker Bécs a világszerte működő Schenker-szervezet délkelet-európai központja, ami azt jelenti, hogy nemcsak az új EU-államok – Magyarország, Csehország, Szlovákia és Szlovénia – országos vállalatai tartoznak beszámolással a bécsi központnak, hanem Románia, Bulgária, Szerbia-Montenegró, Bosznia-Hercegovina, Macedónia, Horvátország, valamint Görögország és Törökország is.

A Schenker Magyarországon

A Schenker Kft. a gyűjtőszállítványozás, közúti fuvarszervezés és a logisztika területén Magyarországon a piacvezető vállalatok közé tartozik, és teljesen integrálódott az európai Schenker-hálózatba. Minden európai relációban menetrendszerű gyűjtőforgalmat működtet a Schenker szabványoknak megfelelően. Ez megbízóinak barcode rendszerrel támogatott, ütemezett menetrendszerinti járatokat jelent Európa-szerte, így a vevők bármikor információt kaphatnak szállítmányuk helyzetéről.

A Schenker Kft. a komplett rakományok tekintetében is elkötelezett és sikeres. Ezen a területen a Schenker Kft. 11 000 magyarországi export-, illetve importmegbízást teljesített az elmúlt évben, amellyel Magyarország legjelentősebb fuvarozási és szállítványozási vállalatai közé tartozik.

A logisztikai szolgáltatások szintén a Schenker Kft. tevékenységének magját jelentik. Elsősorban az új terminálnak köszönhetően a Schenker Kft. olyan modern raktárterületekkel rendelkezik Budapesten, ahol magas színvonalú, nagy hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatásokkal állhat megbízói rendelkezésére. Számos neves nemzetközi konszern ebben az összefüggésben vesz igénybe szolgáltatásokat – mindenekelőtt Budapesten, de Győrben is.

A Schenker Kft. a bécsi székhelyű Schenker & Co AG. 100 százalékos tulajdonában van. Az EU keleti kibővülésének következtében elmaradó vámüzletek miatt szükségessé vált a vállalat újjászervezése. A budapesti, győri, debreceni, szegedi, barcsi és gyulai telephelyeken jelenleg 280 Schenker alkalmazott dolgozik.

2004-ben a kft. forgalma elérte a 6,84 milliárd forintot. A Schenker tevékenységeit a BILK-ben található új telephelyére kívánja koncentrálni, ezért az eddigi csepeli telepét – egy jelentős ügylet zárását követően – 2005 második felében elhagyja.

Masped-Schenker Kft.

A Masped-Schenker Kft. a Masped Rt. és a Schenker által alapított vegyes vállalat, amely légi- és tengeri szállítványozásra összpontosít. A vegyes vállalat létrehozásával sikerült egyesíteni a Masped Rt. magyar piacokra vonatkozó ismereteit és illetékességét a globális Schenker-hálózattal. Mind a légi-, mind pedig a tengeri szállítmányoknál az import van túlsúlyban. A HUB rendszerek létrehozása és továbbfejlesztése különös jelentőséggel bír mind a légi-, mind pedig a tengeri szállítványozás forgalmának fejlesztésében. Az FCL szállítmányok száma 2004-ben elérte a 10 ezer TEU-t. A Schenker-Masped Kft. az elmúlt évben 50 alkalommal 3,74 milliárd forintos forgalmat bonyolított le.

Masped Railog Kft.

A Masped Rt., Magyarország egyik vezető logisztikai vállalata, és a Schenker közötti kitűnő együttműködés 2004 végén egy újabb vegyes vállalat a Masped Railog Kft. megalapításával folytatódott. A Masped Railog neve alatt a Masped Rail és a Schenker vasúti szállítási tevékenysége egyesült. A szinergiahatások ebben az esetben is elsősorban a helyi piacismeret és a Schenker Railog által kiépített európai hálózat kombinálásában rejlenek. Ez a vállalat fontos szerepet játszik az Ukrajnával és a FÁK államokkal folyó vasúti forgalomban.

Herber Hausner Kft.

A költöztetési és áttelepítési szolgáltatásokat a Schenker Ausztria 100 százalékos tulajdonban lévő leányvállalata, a Herber Hausner Wien végzi. Ez a vállalat sok éve működtet Budapesten egy céget ugyanilyen néven, amely nemzetközi áttelepítési és költöztetési szolgáltatásokat nyújt megbízóinak.

Kautz István:

Világhálózat-hoz csatlakoztunk



Kautz István, a Masped Rt. elnök-vezérigazgatója

– A Masped és a Schenker együttműködése nem újkeletű, hiszen üzleti kapcsolatunk több évtizedes és rendkívül szoros. A Masped szállítványozási piacvezető szerepének folyamatos megerősítése mellett, a Masped Csoport tudatos üzletpolitikai vállalása volt, az egyes forgalmi területek szétválasztása és önálló társaságokba telepítése és ennek megfelelő hálózati együttműködés kialakítása.

A több évtizedes Masped-Schenker együttműködésre alapoztunk, amikor a Schenker világhálózat-hoz csatlakoztunk. A mostani, magyarországi Schenker Kft. elődje a Masped-Trias a gyűjtőszállítványozás hazai piacvezetője. Öt éve, 2000-ben közösen alapítottuk a Masped-Schenker Kft.-ét, a légi és konténeres forgalomra, s a közelmúltban alakult, ugyancsak a Masped és a Schenker részvételével, a Masped Railog, amely a vasúti szállítványozásra specializálódik. Együttműködésünkről, közös cégeinkről csak a legjobbakat mondhatom. Úgy gondolom, hogy a Schenker nekünk azért is nagyon fontos partner, mivel a DB-család tagja.

A magánvasutak mostani megjelenésekor, elsősorban a szabadpálya-használat miatt, különleges szerepe van a vasúti háttérnek. A komplett szerelvények szervezése és irányítása lesz a szállítványozók feladata, akik mellett megjelennek az operátorok. Ilyen piaci helyzetben nagy előny a globális világhálózati kapcsolat, amely viszont az erős ország-képviseletre koncentrál. Magyarország esetében ezt biztosítja a Masped. Örömmel hallottam a Schenker vezetőitől, hogy magyarországi sikerük alapja a Masped erős pozíciója. Annak ismeretében, hogy a Schenkernél rendkívül megfontolt döntéshozatali mechanizmus uralkodik, ugyancsak jelentős elismerésnek számít partnerünk véleménye. Ez egyben azt is jelenti, hogy együttműködésünk tovább folytatódik.

Bíró Koppány Ajtony:

A szállítmányozó, mint logisztikai szolgáltató

1.1. A logisztikai feladatok megjelenése a szállítmányozásban

A szállítmányozóknak ma és a jövőben, mint logisztikai szolgáltatóknak, már a következő feladatokat is meg kell oldaniuk:

- az áruszállítás logisztikai elvek (7M-elv) szerinti szervezése;
- a fuvarozatók keresletének és a fuvarozók kínálatának összehangolása az egyes közlekedési alágazatok adottságainak figyelembevételével;
- az alágazatok közötti ésszerű munkamegosztás elősegítése a versenysemlegesség szem előtt tartása mellett;
- komplex logisztikai szolgáltatások nyújtása, kedvező áron és jó minőségben;
- a különleges igények kielégítési lehetőségeinek felkutatása, realizálása.

A szállítmányozó jövőbeli feladata a komplex szállítási láncok, logisztikai láncok kiépítése, valamint a teljes áruáramlat logisztikai szempontok és gazdaságossági alapelvek szerinti optimalizálása.

Meghatározó szerepük van a szállítmányozóknak a különleges és veszélyes áruk szállításával kapcsolatos tevékenységek teljes körű végrehajtásában is, ahol elengedhetetlen a szakismeret, a speciális biztonsági előírások ismerete, a megfelelő eszközök megléte és alkalmazása. A feladat összetettsége, az újszerű és magas szintű követelmények új megoldási koncepciókat, korszerű és pontos információáramlást, két- és többoldalú kommunikációt igényelnek a gyártók, a szállítmányozók és a szállítók között.

A Szállítmányozási Szövetségek és Társaságok Nemzetközi Egyesülete (FIATA), valamint a Szállítmányozás, Szállítás, Logisztikai- és Vámszolgáltatások Európai Szövetsége (CLECAT) kidolgozták 2004-ben a „Szállítmányozási és Logisztikai Szolgáltatások” hivatalos meghatározását.

„Szállítmányozási és Logisztikai Szolgáltatások” alatt azok a szolgáltatások értendők, amelyek az áruk egy vagy többfajta közlekedési eszközzel történő fuvarozásával, illetve az áruk összevonásával, tárolásával, mozgatásával, forgalmazásával vagy a fentiekkel kapcsolatban nyújtott kiegészítő-, tanácsadói szolgáltatásokkal kapcsolatosak. Ezek magukba foglalják – példálózó jelleggel – a vám és adóügyeket, az áruk hivatalos célú bejelentését, rájuk vonatkozó biztosításkötést, valamint az áruk utáni pénzüsszegek beszedését, okmányok átvételét, illetve arról való gondoskodást, hogy ezt más megtegye. A szállítmányozási szolgáltatások az áruk fuvarozásával, mozgatásával és tárolásával kapcsolatos modern számítástechnikai és telekommunikációs szolgáltatásokat is tartalmazzanak és a szállítási lánc tényleges irányítását. Ezek a szolgáltatások személyre szabhatók oly módon, hogy a nyújtott szolgáltatások rugalmas alkalmazásának megfeleljenek.” [FIATA – 2004. 10. 29.]

1.2. A logisztika a gazdaság meghatározó ereje lett

Az előrejelzések szerint 2015-ig megduplázódik az európai áruszállítás. A piaci átstrukturálódás a szállítmányozást is érinti: a tömegáru stagnál, a fogyasztói javak aránya növekszik. Az elmúlt időszakban sokkal több lett a küldemény, melyek célba juttatására speciális rendszerek születtek.

A kibővült Európai Unió frissen csatlakozott tagállamaiban háromszor akkora ütemben fejlődik a gazdaság, mint Nyugat-Európában, a bővülő gazdaság pedig a logisztikai piac fejlődését is magával vonzza. A logisztikai költségek kétharmadát a szállítmányozás, a raktározás, a rakodás alkotja. A szállítmányozás a logisztikai szolgáltatás része. A szakmának a logisztika diktálja a stratégiai irányt. A globális hatás jól érzékelhető, de a regionális jellemzők, helyi sajátosságok módosíthatják a folyamatot. Németországban például már minden negyedik vállalkozás a logisztikában tevékenykedik.

A piacon nemcsak a nagy speditőröknek van helye, hanem a közepeseknek és a kicsiknek is. Közöttük a kooperáció fontos és szükséges, sőt, a közös érdek közös vállalkozásokat hozhat létre. A hálósítás új informatikai és kommunikációs technológiákat is jelent. A „tracking and tracing” a középpontba kerül. [5]

1.3. Szállítmányozó, mint logisztikai szolgáltató

Logisztikai szolgáltatók

A logisztikai szolgáltatóvá válás előfeltétel, hogy összességében nagy volumenű, rendszeres, folyamatos anyagáramlás, meghatározott pontok között megvalósuljon.

1. fokozat: egy-egy logisztikai funkció ellátása (pl. csomagolás, fuvarozás, átmeneti tárolás, rakodás stb.), együttműködési szerződés alapján. A rendszer optimumát elsődlegesen → **alvállalkozó** → az egyes funkciókra nyújtott szolgáltatások adják.

Alkalmasság előfeltételei:

- korszerű technikai és informatikai eszközök, felkészült munkaerő,
- versenyképes szolgáltatás, minőség és díjszint szempontjából,
- saját rendszerének működését a teljes meta-logisztikai rendszer optimumának rendeli alá.

2. fokozat: a teljes anyagáramlási rendszer – logisztikai lánc – tervezése, alrendszerek összehangolása, működésének irányítása, ellenőrzése, stabil alvállalkozói kör bekapcsolásával → **fővállalkozó** → komplex szolgáltatást nyújt.

Alkalmasság előfeltételei:

- tőkeerő,
- szakképzett, tapasztalt munkaerő,

**Bíró Koppány Ajtony tanulmányát vitaindítónak szánjuk.
Várjuk a hozzászólásokat, észrevételeket!**

- stabil alvállalkozói kapcsolatok teljes lefedést biztosító hálózata,
- megfelelő kommunikációs és informatikai eszközök.

Lényegi különbségek a szállítmányozói és a logisztikai szolgáltatói tevékenység között

	Szállítmányozó	Logisztikai szolgáltató
feladata	fuvarozási és egyéb szerződés(ek) megkötése + más megrendelt tevékenységek végzése	meta-logisztikai rendszer kiépítése és optimális működtetése
megbízás	eseti, ügyletenként	közép-hosszú távú keretmegállapodás, kooperáció
Közreműködők/ alvállalkozók igénybevétele	eseti, megbízásonként	közép-hosszú távú keretmegállapodás, kooperáció
díjazás	átvételi díjtétel + készkiadások alapján	átalánydíj
felelősség	csak vétkesség esetén	közvetlen felelősség vétlenség esetén is
érdekeltség	a megbízó elégedettsége minél nagyobb nyereség mellett	a vevő elégedettsége a teljes rendszer optimuma mellett

Az eddigi értelmezéssel szemben, ma a **szállítmányozónak, mint logisztikai szolgáltatónak** a tevékenysége messze túllép a hagyományos fuvarszervezési és fuvarozási-lánc szervezési ügyleten. Többé már nem a feladó rámpája és az átvévi áruátvételi kapuja jelenti a logisztikai szolgáltató akció sugarának határait.

A szállítmányozó lényegesen melyebbre hatol a fuvaroztató ügyfél beszerzési, termelési és értékesítési folyamataiban. A szállító – termelő - felhasználó kapcsolatháromszögbe ágyazódik be és közöttük komplex logisztikai áru-, és információláncokat szervez.

A közúti áru fuvarozás integrálódása a termelőüzemek just-in-time koncepcióiba szoros partneri kapcsolatokat hozott létre a szállítmányozói szakma vállalatai és az iparvállalatok között.

Ezen koncepciók keretében már úton lévő, termékeshez szükséges árukról diszponálnak, úgy hogy **állandó áttekinthetőség** szükséges a fuvarozás lebonyolításának állásáról. Ez új követelményeket támaszt a közúti fuvarozással szemben, ahol más fuvarozási módokkal ellentétben a be- és kirakodási hely között eddig nem volt általános szokás figyelemmel kíséreni a fuvarozás menetét.

Saját raktári berendezésekre támaszkodva, ma már sok szállítmányozó végez olyan feladatokat, mint pl. áru gyűjtés, -elosztás és közbelső raktározás, kommissiózás vagy csomagolás.

A fuvarozás-lebonyolítás keretében rakománybiztosítási és az áru minőségmegőrzésével kapcsolatos feladatokat végeznek. A szolgáltatásajánlatot különféle kereskedelmi feladatokkal egészítik ki, pl. vámkezeléssel, inkasszóval, biztosítással és elszámolással kapcsolatos tevékenység.

A közúti fuvarozásban iparszerűen tevékenykedő vállalatokat az alábbi csoportokra oszthatjuk:

- közúti áruszállító ill. fuvarozó vállalatok,
- szállítmányozók saját járműpark nélkül, valamint
- szállítmányozók saját járműparkkal.

A **közúti áruszállító** vállalatok mindenek előtt **fuvarozási feladatok** elvégzésére koncentrálnak, addig a **szállítmányozó** hagyományosan **saját nevében** a feladó vagy a **címzett számlájára** többtagú **fuvarozási, átrakodási** és adott esetben raktározási **szolgáltatást nyújt**.

Ugyanakkor önállóan is jogosult a fuvarozási láncban, saját számlára, fuvarozási szolgáltatást végezni.

1.4. Szállítmányozónak logisztikai szolgáltatóvá válásának feltételei

Hagyományos feladatköre alapján különösen a szállítmányozó rendelkezik jó előfeltételekkel ahhoz, hogy logisztikai szolgáltatóként funkcionáljon:

• A szállítmányozók már eddig is foglalkoztak a fuvarozási lánc több résztvevője szolgáltatásának határfelületeken túlmenő koordinálásával.	→ szervezés/szemlélet
• A szinergiaeffektusok feltárása áruáramok összekapcsolásával, vagy rakodóegységek alkalmazásával szintén a szállítmányozók feladataihoz tartozik.	→ szaktudás
• A fuvarozás fizikai realizálása mellett a szállítmányozó a teljes kereskedelmi lebonyolítást is vállalja a fuvaroztató ügyfél számlájára.	→ szolgáltatási színvonal
• A raktár- és információszolgáltatások a fuvaroztató ügyfél részére már eddig is részben a szállítmányozó szolgáltatásajánlatának részét képezték.	→ tárgyi felkészültség

Szállítmányozó által egy beszállító részére üzemeltetett raktár előnyei

Előnyök a beszállítói oldalon	Előfeltételek a szállítmányozói oldalon
Gyűjtőforgalmi tevékenységből adódó fuvar költség-csökkenés	A felhasználóhoz közeli szállítmányozói raktár
Nincs szükség saját raktárra	Raktári kapacitás és személyzet rugalmas rendelkezésre állása
Az épülettel és a személyzettel kapcsolatos állandó költségek változó költségekké alakulása	Szakképzett személyzet biztosítása áruátvételi ellenőrzésre és kommissiózásra
A fizikai és az információs határfelületek csökkenése	Megbízható és teljesítőképes járműpark a JIT-szállításhoz
A szállítmányozó számítástechnikai kapacitásának hasznosítása	Teljesítőképes adatfeldolgozó-rendszer a beszállító, a szállítmányozó és a felhasználó közötti információáramlás menedzselésére
A szállítmányozó logisztikai know-how-jának hasznosítása	Lehetővé kell tenni a felhasználó számára mozgások, a készletek, raktári helyek párbeszéd formájában történő lekérdezését
Szállítási kockázatok csökkentése	

1.5. Logisztikai stratégiával realizált előny egy szállítványozó vállalat példáján

A logisztikai stratégiák ideális formájukban négy egymáshoz szorosan kapcsolódó komponenst tartalmaznak:

– Piaci komponensek

Meghatározza a hozampotenciálokat, követnie és elemeznie kell a piac előrelátható fejlődését.

– Célkomponensek

A megtartandó vagy elérendő piaci pozíciót vizsgálja és meghatározza a cselekvési kereteket.

– Logisztikai komponensek

Létrehozza azokat a műszaki és innovatív alapokat, amelyek a termék-, piac- és szolgáltatáskonform rendszerek kifejlesztéséhez szükségesek.

– Jövőkomponensek

A hosszú távú akció-mozgásteret vázolja fel, amelyben összehozzák a tervezés, management, marketing, kommunikáció és pénzügy területéről az operatív egyedi intézkedéseket.

Ahhoz, hogy egy szállítványozó vállalat élni tudjon a logisztikai stratégiával, azt jelenti, hogy meg kell tanulnia hosszú távra tervezni. A gyors profitszerzés ideje lejárt.

A fuvaroztató ügyfélnek többé már nem elég részszolgáltatásokat nyújtani az áru-folyamban. Az együttműködési kapcsolatokon alapuló szolgáltatások, azaz a legkülönbözőbb rész-szolgáltatási funkciók kompakt kínálatát alakítása az alkalmazónál, amelyek:

- a logisztikai költségek csökkentését,
- a forgóeszközvagyon csökkentését,
- a szolgáltatásszint emelését,
- a döntési folyamatok javulását és gyorsulását,
- a nemzetközi struktúrák optimális hasznosítását

jelentik.

A logisztika tehát nemcsak fuvarozási szolgáltatások vállalását jelenti, hanem pl. magában foglalja a termelés részére biztosított beszerzési folyamatokat is. A közvetlen gyártási folyamatokhoz kapcsolódva a szállítványozó az elosztási logisztika formájában ismét felajánlja a következő szolgáltatásait:

- áruk **kezelése és raktározása**,
- termékkonform **csomagolás** és teljesen automatizált **kommissiózás**,
- a megrendelésekkel kapcsolatos **forgalom szabályozása** a kereskedelem és a gyártó között,
- **számlázás és inkasszálás/faktorálás**,
- **viták rendezése és kárrendezés** a **full-service** csomag teljessé tétele.

A konkurencia nehezen tudna eredményesen gazdaságosabb részszolgáltatásokat szembeállítani a kompakt-szolgáltatási-rendszerrel. Éppen az európai belső közlekedési piac biztosítja a legjobb előfeltételeket a kompakt szolgáltatások kibontakoztatásához. A valutáris, adminisztrációs és kommunikációs akadályokat nem a gyártónak és a kereskedőnek kell legyőznie. Ez a feladat a jövőben a logisztikai szolgáltatóra hárul.

Az elkövetkező időszakban a **szállítványozó egyik legfontosabb feladata a szolgáltatásmarketing** lesz. Széles működési terület jön létre, amely fuvarozást, kereskedői hálózatokat, raktárakat, szervezeteket és információfeldolgozást foglal magában - röviden – a teljes szolgáltatási kínálatot (full-service). A szállítványozó számára az ügyfélszerviz ad esélyt arra, hogy a szolgáltatásai megkülönböztethetők-ké tegyék. Egy meggyőző logisztikai szolgáltatás segít a vállalatnak, hogy megkülönböztethetővé váljon a piacon lévő versenytársaitól. De mi teszi olyan nehézé a szolgáltatásmarketinget?

Szolgáltatást előállítani anélkül, hogy azt ugyanakkor végrehajtanánk, lehetetlen. El lehet menni ugyan egy üres kamionnal A-ból B-be, ez esetben azonban gazdasági értelemben nem történik szolgáltatás. Egyszerűen hiányzik a szükséglet-kielégítés. A szolgáltatásnál a raktárnak, a termelés és az értékesítés közötti üzemgazdaságilag jelentős puffer funkciója megszűnik. A szolgáltatás nem raktárképes. Ennél inkább egybeesik a termelés és a felhasználás. Ezért minőségorientált értékelési kritériumokat kell létrehozni. Döntő mindig az ügyfél bizalma a szolgáltatás minősége iránt.

A **jövőt** tekintve a szállítványozói szakmában különösen az alábbi **három menedzsment-kritériumnak** van jelentősége:

- Ahhoz, hogy a növekvő információs és kommunikációs igényeknek eleget lehessen tenni, ki kell fejlődnie egy **virtuóz logisztikai és informatikai menedzsernek**. Szakmai tekintély és interdisciplináris gondolkodó képességgel rendelkezik, mindig személyes példakép.
- A **továbbképzés** magának a vállalatnak az elsődendő feladata lesz. Még több kommunikációs és tanműhelyt kell berendezni, amelyek a munkamenetbe integráltak. Nemzetközi továbbképző és csereprogramok szervezése.
- Megsokszorozva kell keresztmetszeti stratégiákat kifejleszteni, hogy egy szolgáltatónál **újrastrukturálják a meglévő humán erőforrásokat**. Egy vállalat teljes know-how portfóliójának kialakítása teljesen új üzleti és szolgáltatási perspektívákat tárhat fel. Az ilyen keresztmetszeti stratégiák olyan messzemenően feltáratlan kreativitás-potenciálokat tesznek szabaddá, ami a szolgáltatóknál sajnos még gyakran hiányzik.

A szállítványozónak, mint **átfogó szolgáltatás-csomag** felajánlójának különösen törekednie kell arra, hogy konstans minőségű szolgáltatást nyújtson. Csak ekkor köthet hozzá az ügyfél hosszú ideig, és tudnia kell azonosítania magát. Megfelelő image (corporate identity) felépítése még mostohagyerek a szakmában. Ennek az elkövetkező években egyre nagyobb jelentősége lesz. Itt is szükség van kreativitásra, hogy a szolgáltató a konkurenciától tartalmilag és vizuálisan megkülönböztethetővé tegye ajánlatát.

További érdekes marketingkomponens az **indirekt értékesítés**, a problémamegoldások és szolgáltatások **járulékos haszna**, ami egyedi ügyféligények kielégítéséből származik. Ezáltal a szállítványozó egyre jobban belenő egy nemzetközi szolgáltató szerepébe. Ez a cél azonban csak akkor érhető el, ha a szolgáltatást csomagot az eddiginél markánsabban definiáljuk. Általános fogalmakkal és elkopott megfogalmazásokkal nem lehet bizalmat ébreszteni. Éppoly kevésbé lehet ezt elérni természetes kiegészítő szolgáltatással, ami számítani fog, az az átfogó információ és tanácsadás.

Végül, a szolgáltatás akkor teljes, amikor megtörtént az **eladás utáni** szolgáltatás, a **vevőgondozás**. Az eladást követően nagyon fontos a termékkövetés, a szükséges módosítások elvégzése, az ügyfélkövetelések, panaszok és visszatérítések gyors, pontos rendezése. A permanens kommunikáció hozza létre ezt a teherbíró és megbízható hidat a további üzletek számára.

Egyik marketing törekvésnek sem szabad elfeledkezni a reklámról. Ezen területen a szállítványozói szakmának még van mit fejlődnie.

Az ügyfelek és a fogyasztók allergikusan és elutasítólag reagálnak a nagy szavakra és a hamis hangokra. Így annak a vállalatnak, amely termékeinél a technika általi előnyöket reklámozza, meg is kell mutatnia ezt az előnyt. Mit számít a szimpátia zöld szalagja, ha az ügyfelet nem rokonszenvesen szolgálják ki?

Szolgáltatásokat státusszimbólum képessé kell tenni. Túlzással szólva mondható, hogy az ügyfélnek szolgáltatási- vagy szervizélménynek kell lennie, amellyel azonosulni is tud. Ez a szállítmányozók részére azt jelenti: a szolgáltatásnak felmutathatónak kell lennie, reprezentálnia kell.

Egy sor olyan szolgáltatás van már, amelyek áruk, minőségük és/vagy exkluzivitásuk alapján elérték a szolgáltatás-márka státusát (példák: Fast-food, a szállodaláncok).

Modern kommunikációs és információs technikákkal, komplex, minőségi logisztikával, valamint tökéletesített biztonsági rendszerek segítségével a jövőben, a szállítmányozási szakágazatban a már meglévő szolgáltatásmárkák tovább fejlődnek, illetve újjak jelennek meg.

Az állandóan ingadozó számú diszpozíciók és megbízásoknál, valamint a sürgős határidős ügyleteknél, amelyek a szállítmányozónál mindennaposak, a rugalmas munkaidővel még növelhetik is a szolgáltatás fokát és minőségét. A munkatársak akkor dolgoznak, amikor munka van, és a többletmunkaidőt lecsúsztatják azokon a napokon, amikor kevesebb a munka. Számos munkaidőmodell létezik már, amelyek élővas funkciójukban értékes tapasztalatokat adhatnak tovább.

A rugalmas munkaidő előnyei vitathatatlanok, mivel különösen gyorsan, rugalmasan és majdnem mindig határidőre rá lehet állni az ügyfelek egyedi igényeire. A munkatárs számára megadja az időszuverenitás legmagasabb fokát, a vállalatnak pedig a szükséges biztonságot a tekintetben, hogy

- a megfelelő munkatársat,
- a megfelelő időszakban,
- a megfelelő helyen
- megfelelően motiválva

alkalmazhatja. A két fél között optimális idő-teljesítményarány áll fenn. [2]

1.6. Logisztikai szolgáltatások fejlődési szakaszai (1 – 4PL)

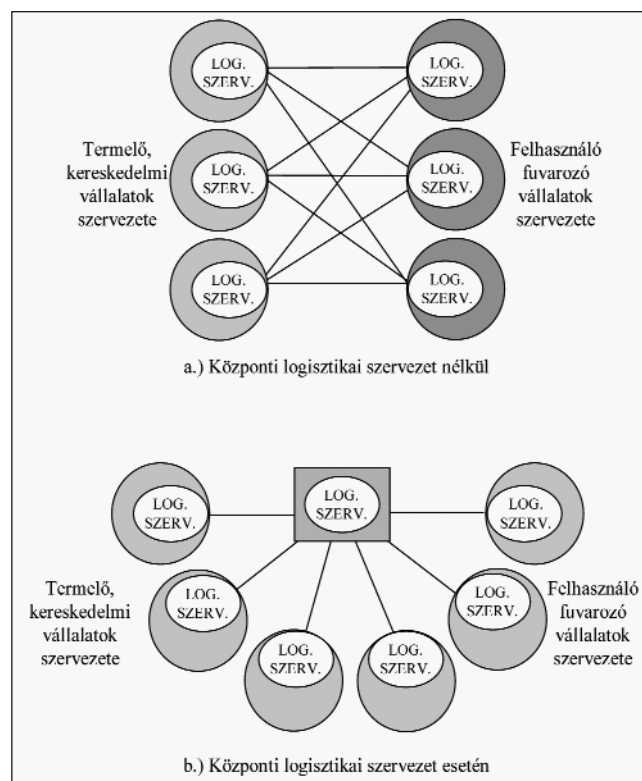
A logisztikai szolgáltatók szervezeti struktúrái. A logisztikai rendszerek fejlődése – különösképpen a gyártók által támasztott követelményekhez igazodóan – a logisztikai szolgáltatóknál további fejlesztéseket indukált. A hagyományos logisztikai tevékenységek – mint a raktározás, vagy a fuvarozás – széleskörű rendszerszolgáltatásokká alakultak. Ezek a szolgáltatók, illetve partnerek egyre fokozottabb mértékben integrálják logisztikai koncepciókba a megrendelőt. Központi szakértelemmé a versenyben főleg a logisztikai irányítás válik.

Ebben a versenyhelyzetben csak azok a szolgáltatók maradnak fenn, amelyek szolgáltatásaikat valamilyen szűk területen magas szintre képesek fejleszteni, és a felhasználó vállalatok saját logisztikai tevékenységüket ide ki tudják helyezni (outsourcing). Ezek az irányzatok a logisztikai szervezet teljes átalakulásához vezetnek.

Az új megközelítésben a logisztikai szolgáltatók 4 szintje (szektora) különböztethető meg:

1PL: First Party Logistics-nek nevezzük azt az üzleti modellt, melyben a gyártó a logisztikai funkciókat egyedül, saját eszközökkel látja el.

2PL: Second Party Logistics modell az a konstrukció, amelyben bizonyos alap logisztikai funkciókat (raktározás, szállítás, tárolás) logisztikai szolgáltatók végeznek, de ezen műveletek komplexitása nem éri el a 3PL szintet, és a szolgáltatóval még nincs kialakult partneri viszony.



1. ábra. Vállalati logisztikai szervezetek kapcsolati rendszere

3PL: Third Party Logistics modellben a szolgáltató a hagyományos raktározáson, fuvarozáson túlmenően egyre komplexebb, sokrétűbb szolgáltatást nyújt az ügyfélnek, melyek következtében kialakul egy partneri viszony, mely már jóval szorosabb és hosszabb távú kapcsolatot feltételez a két fél között.

4PL: Fourth Party Logistics modellben az ellátási lánc koordinátori, integrátori szerepet látják el a 4PL szolgáltatók, melyek saját és az ellátási láncban működő többi cég erőforrásait és képességeit felhasználva megtervezik, menedzselik és kontrollálják az ellátási lánc folyamatait. A 4PL szolgáltatóknak olyan gyakorlattal, know-how-val és IT támogatással kell rendelkezniük, mely ezt az integrátor funkciót lehetővé tesz. [3]

A 4PL a logisztikai szolgáltatások legmagasabb szintjét képviseli: olyan integrátor, amely a saját és más szervezetek erőforrásait, képességeit és technológiáit egy átfogó megoldás kialakítása érdekében kapcsolja össze, fejleszti és működteti. Az adott terület legjobb szolgáltatója, technológia szállítója és üzleti folyamat tanácsadója: a 4PL szervezetek egyszerűbb és átfogóbb ellátási lánc megoldásokat tudnak kifejleszteni, mint egy általános logisztikai szolgáltató

A 4PL tehát saját képességeit a szolgáltatók erőforrásaival igazítja (az ágazati legjobb vállalat kialakítása), és igyekszik egy virtuális vállalattá összekovácsolni a hálózatot. Ez a hálózat az iparvállalati vagy kereskedelmi megrendelés kezelés ellátási láncának integrált alkotóelemévé válik.

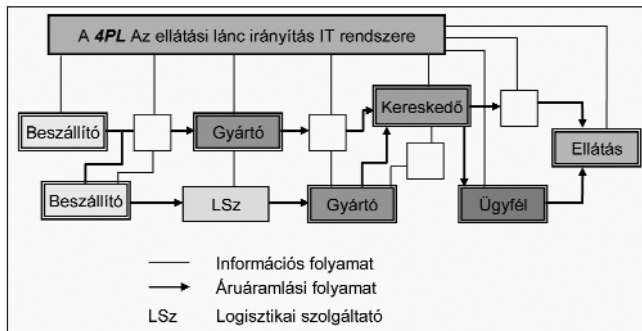
Ideális esetben a 4. szektorbeli logisztikai szolgáltatóknál már nem jelenhetnek meg olyan speciális logisztikai erőforrások, mint a raktározási és szállítási kapacitások, hanem a megfelelő 3. szektorbeli szolgáltatók kapacitásait veszik igénybe. Magának az integrációs funkciónak az előfeltétele a 4PL-nél az átfogó és az összes partnerre kiterjedő információs és távközlési rendszer, amely a 3. szektorbeli szolgáltató

tókat is magában foglalja. A **4PL** központi szaktudása a logisztikai irányítás.

A **4PL** koncepciót korszerű és a gazdaságot fejlesztő megoldásnak tekintjük. A vállalatok ugyanis ennek keretében kizárólag az olyan saját szaktudásra összpontosíthatnak, mint a tervezés, a kutatás-fejlesztés vagy a piacgazdálkodás, és az ellátási lánc irányításával kapcsolatos feladataikat a **4PL** szolgáltatókra bízhatják. Mindez egységes struktúrák kialakítását eredményezi, összehangolja a résztvevőket, irányítja az áruáramlatokat és a teljes ellátási láncot leíró adatok birtokában az ellátási lánc controllingja is megvalósul.

Az ellátási lánc menedzsment koncepció alapvető tényezője és a **4PL** rendszer feltétlenül szükséges követelménye a bizalom kialakítása, és a résztvevők számára a működéshez szükséges információk rendelkezésre bocsátása. Ehhez jelentős előkészítő munkára van szükség, és rögzíteni kell, hogy mely belső adatokat szolgáltatják ki. A továbbiakban a teljes ellátási lánc működéséről szóló fontosabb adatbázisokat a **4PL** szolgáltatók állítják össze, ami jelentős tőkéit is képvisel.

Ha **4PL** rendszer mellett dönt egy vállalat, akkor szükségessé válik megfelelő informatikai kapcsolódási felület, illetve a **4PL** partnerekkel való szoros együttműködés kialakítása (2. ábra).

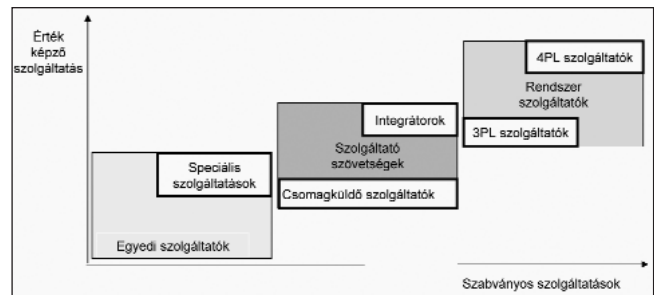


2. ábra. A **4PL**, mint az ellátási lánc koordinátora

A **4PL** logisztikai szolgáltatási koncepció akkor válik sikeresnek, ha az IT-megoldások szabványosíthatóak, és a **4PL** partnerek közötti váltás nagy ráfordítások nélkül megvalósítható. Ennek során arra kell tekintettel lenni, hogy az ellátási lánc folyamatok szabványosítása, mint pl. ellátási lánc tanácsok kialakítása SCOR-moddal (**Supply Chain Operations Reference Model** = szabványos ellátási lánc műveleti modell), vagy CPFR-kezdemenyezések (**Collaborate Planning, Forecasting and Replenishment** = közös tervezés, előrejelzés és utánpótlás), valamint az elektronikus piactér fejlesztéséhez szükséges szabványos IT-megoldások kidolgozása mekkora ráfordításokat igényel.

A negyedik típusú logisztikai szolgáltatóvá válhat a szállítmányozó is ha átveszi a hálózati integrátor szerepét a teljes hálózat irányítása érdekében a műszaki rendszerek és emberi erőforrások területén egyaránt. Az erőforrásokkal, a technológiai tényezőkkel és a tudásbázissal úgy gazdálkodik, mint egy 3PL szolgáltatónak és egy üzleti folyamatirányítónak a kiegészítője, és emellett teljes körű megoldást nyújt az összetett hálózat irányítására.

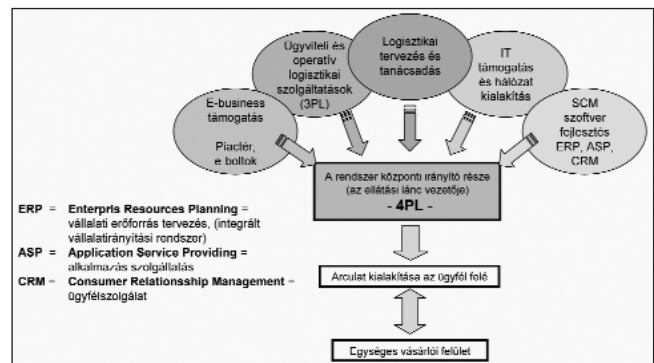
A szerző, Bíró Koppány Ajtony
a Logisztár Kft. ügyvezető igazgatója



3. ábra. A logisztikai szolgáltatók csoportosítása

Az egyszerű logisztikai szolgáltató (3. ábra.) általában nem képes teljes körű rendszerirányítást megoldani. Célszerű tehát egy olyan logisztikai szolgáltató hálózat kialakítása, amelynek belsejében az egész rendszerre vonatkozó optimális megoldást az egyes hálózati partnerek saját szakterületén nyújtott szolgáltatások összesítésével valósítják meg.

A **4PL** jelenti ennek a szolgáltatói hálózatnak az összefogását (4. ábra.). A **4PL** egy vállalati hálózat vagy egy egész ágazat partnereként működik a vásárlói döntések tervezésében és a sikeresség ellenőrzésében, a szervezeti és műszaki kérdésekben való tanácsadásban, a harmadik típusú szolgáltatások célirányos megválasztásában, összekapcsolásában és összehangolásában, a rendszer bevezetésében és a teljes körű megoldás gondozásában.



4. ábra. A **4PL** feladatainak áttekintése

A teljes körű logisztikai szolgáltatások kialakításához szükséges IT-infrastruktúra összetettsége az ágazati szinten bevezetett szoftver alkalmazások növekvő részarányát követeli meg, és ez rendszerint a gyártók szakterülete szerint megy végbe. Ugyanakkor olyan speciális tudású szakemberekre van szükség, akik a vállalatoknál általában nem állnak rendelkezésre. [4]

Felhasznált irodalom:

Neher. A.: Negyedik szektorbeli logisztikai szolgáltatók: álomkép vagy mítosz? OMIKK Műszaki Gazdasági Információ, Logisztika, 2002. 2. sz.

Detthold Aden, Klaus Giesen: Verkhersunternehmen als logistische Dienstleister, Kapitell 6.

Menedzsment Fórum: Logisztikai outsourcing Magyarországon 2003. október 19. www.mfor.hu

<http://sultan.kma.bme.hu/loginfo>

<http://www.spednet.hu/>

Evia Cargo: személyre szabott ügyfélkezelés

A morzsacsipegetők

Az alapító ügyvezetők kezdőbetűiből álló cégnév elárulja a száz százalékban magyar tulajdonú szállítványozó társaság családi légkörét. Az Evia Cargo Kft.-t Abonyi Ildikó és Várhelyi Endre alapították 1999 tavaszán. Míg körülöttük mindenki folyamatosan fejleszt és bővül, addig ők jelen pillanatban is csak hatan dolgoznak, és kis csapatukat szeretnék is ilyennek megtartani.

– Mindannyian kezdettől fogva ebben a szakmában fejtjük ki tudásunkat. Felsőfokú szakmai minősítéssel és több mint harminc éves szakmai gyakorlattal rendelkezünk, legkevesebb két idegen nyelvet beszélünk, és így folytattunk teljes körű szállítványozási tevékenységet – sorolja erőforrásait Abonyi Ildikó.

– A két nagy iskolát, a Maspédét és a Hungarocamionét jártuk végig. Amikor úgy éreztük, nincs más választás, mint váltani, sok egyéb ajánlat mellett egy új cég indítása látszott a legjobb megoldásnak a folytatásra. Nem terveztük meg előre, csak felmerült a gondolat, hogy miért ne próbálhatnánk meg önállóan, hiszen annyian megtették már előttünk, ráadásul sokkal kisebb háttérrel. Bízva a szakmai tudásunkban azonnal belevágtunk.

– Utólag ez most olyan érzés, mint amikor az ember átugrik egy mély szakadékot, és utána visszanez – teszi hozzá Várhelyi Endre.

– Amikor üzletfeleink tudomására jutott, hogy új vállalkozásba fogtunk, csak annyit kérdeztek, hogy milyen telefonszámon érhetnek el – folytatja Ildikó. – Meggyőződésem, hogy a szállítványozói üzleti kapcsolatok főként személyes jellegűek, tehát nem csak a multikra jellemző bürokratikus ügyfélkezelés életképes. Nálunk a megbízók nem egyek a sok közül, hanem aktuálisan mindig az egyetlenek, akikre teljes mértékben odafigyelünk. Alapvetően tengerentúli (FCL, LCL és konvencionális) forgalommal foglalkozunk, közöttük teljes- és részrakományok kontinentális forgalmát bonyolítjuk. A túlméretes vagy túlsúlyos áruk szállítá-

sát közúton, vasúton, folyamon és tengeren is vállaljuk. Azt is megmondjuk, ha valamire nem vagyunk képesek, de minden esetben segítünk a partnereinket a megfelelő helyre irányítani.

– A tavalyi év gyengébb volt, mint az azt megelőző annak ellenére, hogy a megbízások száma egy hangyányit nőtt – veszi át a szót Endre. – Az erős forint majdnem tíz százalékot elvitt a korábbi forgalomból, de 2003-ban és 2004-ben is meghaladtuk a 700 millió forintos árbevételt. Nem vagyunk növekedésközpontúak, általában megelégszünk azzal, ha szinten tudjuk tartani magunkat. Persze nem utasítjuk vissza, ha elérhetünk többet is.

– A bővülést inkább eszközszinten céloztuk. Másfél éve nyitottuk meg honlapunkat, azóta azon keresztül is megtalálnak bennünket a partnerek. A korábbi hirdetési formák nem váltak be, de a világháló jól működik. Az elmúlt hetekben új irodába költöttünk, és állami kedvezmények igénybevételeivel teljes informatikai felújítást végeztünk. Valljuk, hogy minél több a nagy falat, annál több morzsa jut a kicsinek, és mi szeretünk ilyen kicsik lenni a nagyok piacán – zárják a beszélgetést a cégvezetők.

Varga Violetta

Hőgyész, 2005. április 27–29.

XII. Logisztikai Szolgáltatási Konferencia

A Magyar Logisztikai Egyesület (MLE) 2005-ben is megrendezi hagyományossá vált Logisztikai Szolgáltatási Konferenciáját, ezúttal az új helyszínül választott Hőgyészen, április 27. és 29. között, a Gróf Apponyi Kastélyszállóban.

A korábbi évek szolgáltatási konferenciái iránt mutatkozott sokoldalú érdeklődés alapján, e két nap alatt az MLE lehetőséget biztosít a logisztika területén működő – bármely logisztikai szolgáltatást nyújtó – vállalat bemutatkozására, a személyes és üzleti kapcsolatok kialakítására, a közvetlen kommunikációra, tárgyalásokra.

A rendezvény keretében idén először termékbörze is lesz, ahol külön teremben mutathatják be termékeiket a résztvevő cégek.

Szalahetdinov Fatek az ügyvezető igazgató

Tizenöt éves az Alpok-Adria



Van egy cég a szakmában, ahol mind a mai napig ereklyeként őrzik azt a szállítványozási tevékenységre feljogosító engedélyt, amit annak idején, 1990 szeptemberében kaptak a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Minisztériumától, bár jelentőségét szinte azonnal elveszítette a szállítványozás liberalizációja kapcsán. Van egy cég a szakmában, ahol őrzik a törzsgárdatagsági hagyományt, mellyel elismerni kívánják az emberi erőforrás kitartó hűségét. Az Alpok-Adria Szállítványozó Kft. saját erőből immár tizenöt éve őrzi, és folyamatosan erősíti piaci helyzetét.

– A nyolcvanas évek közepétől a Mineralimpex Külkereskedelmi Vállalat szállítványozási főosztályán dolgoztam, majd a Volán TEFU egyik leányvállalatánál, a Hunorspednél. Ott ismerkedtem meg azokkal a hazai szakemberekkel, akikkel közösen 1990-ben megalakítottuk az Alpok-Adria Szállítványozó Kft.-t. A vegyesvállalként indult cég olasz kapcsolatai révén az Alpok-Adria Szövetség és régió szellemiségéhez csatlakozott – emlékezik a kezdetekre Szalahetdinov Fatek, aki – elődje és mentora, Molnár Ferenc váratlan elhunytával – 2000 óta igazgatja a ma már tisztán magyar tulajdonban lévő vállalkozást.

– Eleinte nemzetközi szállítványozással foglalkoztunk. 1993-ban saját gépjárműparkkal bekapcsolódtunk a belföldi fuvarozásba, raktározással és exportcsomagolással, majd 1995-ben vámügynökség üzemeltetésével egészítettük ki a tevékenységünket. Közúti áruforgalmat Európa-szerte 1-24 tonna teherbírású gépkocsikkal bonyolítunk. Légi szállítványozási feladatokhoz társvállalkozók közreműködését veszünk igénybe.

Egy kis kitérővel három évig eredményesen, évi 100-150 millió forintos forgalommal üzemeltettünk egy utazási irodát is.

1997-től törekszünk komplex logisztikai szolgáltatást nyújtani partnereink részére. Ennek kapcsán hoztuk létre Budaörsön a logisztikai központunkat, amely disztribúciós, illetve több pontról történő (budapesti és vidéki) árubegyűjtéses feladatokat lát el. Itt van a gépjárműveink és a vámügynökségünk telephelye is. Vámcsoportunk export-import és közvámraktári feladatok vámügyintézését, reexpediálást, különböző adatszolgáltatások kezelését végzi. A bázison négyezer négyzetméter raktárterülettel rendelkezünk, ebből ezer négyzetméter közvámraktárként működik, a hozzá tartozó irodai és egyéb helyiségekkel. Székhelyünk továbbra is a fővárosban maradt.

A kezdetektől fogva számos partnereink és megbízónk elismerését vívtuk ki, s így – az uniós csatlakozás miatti problémákat leszámítva – évről évre



fejlődünk. Eredményeink egyik záloga, hogy gondos tervezéssel, ésszerű kockázatvállalással igyekszünk előre lépni. A csatlakozást követően ismételt romló fizetési hajlandóságot tapasztalunk, ennek ellenére mi a mai napig tudjuk tartani a harminc napos fizetési határidőket.

Sikereink fontos tényezője a munkatársak kiváló szakértelme. A huszonnyolc fős gárda lelkes, odaadó hozzáállása a munkához biztosítja, hogy a felmerülő problémákon felülkerekedjünk, új célokat tűzzünk ki, azokat elérjük, és széles megbízói körrel, valamint több száz millió – 2003-ban majdnem egymilliárd – forintos árbevétellel büszkélkedhessünk.

A tavaly májusi belépésünk folytán a változások természetesen minket is érintettek, minthogy vámtevékenységünk hetven százaléka az uniós országok forgalmára épült. Csökkent a közvámraktározási feladatunk, és – a komplex szolgáltatás révén – az ehhez kapcsolódó nemzetközi szállítmányozási tevékenységünk is. A váltásra ugyan megpróbáltunk felkészülni a folyamatok átalakításával, átképzéssel, létszámleépítéssel, de bizonyos területeken nem tudtuk elkerülni a piacvesztést.

A belső határok és a vámügynöki feladatok megszűnésével felgyorsult a tehergépjárművek menetideje. A koncessziós tevékenységi engedélyrendszer, illetve az áru fuvarozási engedélyek eltörlésével egyre több magyar és külföldi fuvarozó jelent és jelenik meg a piacon. Ennek első hozadékként a fuvardíjak jelentős mértékben csökkentek, ezáltal cégünk is egy még kiélezett versenyben vesz részt a megbízók megnyerése és megtartása érdekében. Nagy előnyünk, hogy több lábbon állunk, és a partnereinknek nyújtott, meglévő szolgáltatásainkat bővítjük, és az alacsony szolgáltatási díjak ellenére a díjképzéseknél tartalékokkal is rendelkezünk. Véleményem szerint az egy területen tevékenykedő vállal-



kozások nem biztos, hogy kellő mértékben tudnak tartalék- és fejlesztési alapot képezni, amelyre épülve elérhetnék további céljaikat.

A szakmában korábban sokan próbáltunk tenni azért, hogy megfelelően szabályozott legyen a szállítmányozói tevékenység. (Számos szakmai szervezetben képviseltetjük magunkat: tagjai vagyunk a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének, a Vámügynökségek és Vámközreműködők Magyarországi Szövetségének, a Magyarországi Olasz Kereskedelmi Kamarának.) Az uniós csatlakozást követően a szabályozást a piac maga fogja megteremteni, ami nem csekély feladat elé állítja a résztvevőket.

Az idei évben szeretnénk meghaladni a tavalyi nyolcszáz millió forintos forgalmat. Hatékonyság és innováció számunkra sem ismeretlen fogalmak. Csak minőségi munkával nyerhetünk tért, s ezáltal erősödhetünk tovább a piacon, az előző tizenöt évhez hasonlóan – bizakodik az ügyvezető igazgató.

Varga Violetta

PERON PARTY A VASÚT



Hangulatos, elegáns Peron Partner Partyt rendezett a MÁV a Vasúttörténeti Parkban. A vendégeket, üzleti partnereket és az újságírókat a vasúti társaság nevében Gaál Gyula elnök-vezérigazgató köszöntötte. Jelentős kommunikációs sikert is hozott a Peron Partner Party, mivel Farkasházy Tivadar a Heti Hetesben is „beharangozta”.



TTÖRTÉNETI PARKBAN



A hangulatos – főként baráti beszélgetésekkel teli – este fénypontja a tiszteletbeli vasutas, Presser Gábor közel egyórás önálló műsora volt, s őt csak a „menetrend” miatt nem tudta folytatásra bírni a közönség.



A MÁVCARGO, a MÁV Rt. Árutuvarozási üzletága, a kelet-közép-európai vasúti árutuvarozás kiemelt szereplője, amely 2003-tól új kereskedelmi politikával, a nemzetközi trendekkel összhangban partnerközpontú, versenyképes szolgáltatás-csomagot biztosít ügyfelei számára. A MÁVCARGO levékonysége végzése során, a vasúti szállítmányozási alaptevékenységén és a fuvartovábbítási feladatok koordinálásán túl, a MÁVCARGO GROUP keretein belül hatékonyan bekapcsolja a szállítmányozási láncba a MÁV Rt. speciális szolgáltatásokra szakosodott leányvállalatait, így biztosítva az árutovábbítási és logisztikai folyamatok komplex ellátását.

A MÁVCARGO GROUP tagjai:

MÁVCARGO, MÁVTRANSSPED Kft., MÁV KOMBITERMINÁL Kft., BILK KOMBITERMINÁL Rt.

MÁVCARGO

- Belföldi és export-import, tranzit kocsirakományú fuvarozás
- Kombinált fuvarozás
- Üzemeltetés, VÁM- és határállomási ügyintézés

MÁVTRANSSPED Kft. – vasúti szállítmányozás, különös tekintettel az export-import, valamint a tranzit forgalom területén. Kiemelt, specializált területe a Záhonyon keresztül lebonyolódó FÁK forgalom megszervezése. Rendkívüli küldemények fuvarozásának megszervezése és lebonyolítása.

MÁV KOMBITERMINÁL Kft. – vasúti konténer- és RO-LA terminálok üzemeltetése, melyet logisztikai szolgáltatásokkal egészít ki, megbízók igényeinek megfelelően. Valamennyi terminálon egységesen biztosítja az intermodális fuvarozási egység teljes körű kezelhetőségét. Érdeklőségein keresztül az említett szolgáltatásaival Magyarország teljes területét lefedi.

BILK KOMBITERMINÁL Rt. (Budapesti Intermodális Logisztikai Központ) a régió kiemelkedő fontosságú kombinált/szállítási központja a közlekedési áramlatok középpontjában. A kiváló közúti és vasúti kapcsolatok, valamint a korszerű berendezések lehetővé teszik a komplex és minőségi szolgáltatások nyújtását, melynek révén vezető szerepet tölt be a Közép-Kelet-Európai régióban.

MÁVCARGO

MÁVCARGO
1062 Budapest, Andrássy út 73-75
Telefon: +36 1 432 3419 Fax: +36 1 351 7941
Internet: www.mav.hu
E-mail: cargo@mail.mav.hu

MÁVTRANSSPED

MÁVTRANSSPED Kft.
1065 Budapest, Bojczy Zsolt utca 25.
Telefon: +36 1 374 1400 Fax: +36 1 374 1404
Internet: www.mtszped.hu
E-mail: tlkcsug@mtszped.hu

MÁV KOMBITERMINÁL

MÁV KOMBITERMINÁL Kft.
1062 Budapest, Dózsa György u. 23.
Telefon: +36 1 334 1174 Fax: 336 1 313 6885
Internet: www.mavkombi.hu
E-mail: mavkombi@mavkombi.hu

BILK
KOMBITERMINÁL

BILK KOMBITERMINÁL Rt.
1230 Budapest, Európa u. 4.
Telefon: +36 1 289 6000 Fax: +36 1 289 6060
Internet: www.bilkkombi.hu
E-mail: bilkkombi@bilkkombi.hu

A Gazdasági Versenyhivatal döntésére vár a szabályozás kérdése

Erőfölény, vagy joghézag?

A Gazdasági Versenyhivatalhoz (GVH) fordult a Magyar Magánvasút Rt. a MÁV Rt.-vel szemben gazdasági erőfölénnyel visszaélés miatt. Az ügy már ismert, amióta szabad a vasúti pálya használata, megtörtént az első komolyabb konfliktus az állami tulajdonú vasúttársaság, illetve az első magánvasút társaság között. Az ügy érdekessége, hogy a MÁV Rt. egyetért az MMV lépésével, mert tény, hogy vannak szabályozási problémák, amelyek tisztázását várják az eljövendő eljárástól. A vita egy 1500 tonnás szénszállítmány osztályozása körül robbant ki.

A Magyar Magánvasút (MMV) Rt. Kazincbarcikára, a Berentei Erőmű számára kívánt 1500 tonna szénport szállítani, s ehhez megigényelte – majd meg is kapta – a szükséges pályahasználati engedélyeket, illetve menetrendet. Legalább is a társaság így gondolta. Ám a MÁV Rt. az eperjeskei szénosztályozót nem tekinti a liberalizált pálya részének, ezért nem engedte meg az átrakodást. Ugyanakkor az is kiderült, hogy az előzetes bejelentéssel szemben az MMV a harminc kocsis szerelvényéből tíz nem az eredetileg megjelölt állomásra, hanem Putnokra érkezett meg.

A szállítmány továbbítási problémáit az MMV nem csak a MÁV-nál és a kapacitás-elosztóhatóságnál jelezte,

hanem a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnak is felhívta a figyelmét, hogy a vasúti pályák szabad elosztása nem a meghirdetett elvek szerint történik.

A MÁV Rt. közleménye szerint az ilyenkor szokásos kilenc napos eljárás helyett két nap alatt hoztak döntést – kedvezőt az MMV javára. A kérelem ugyanis március 1-én érkezett meg, ezt követően már másnap tárgyalt az áru fuvarozási üzletág egyik vezetője Kukely Mártonnal, az MMV vezérigazgatójával. Így át lehetett rakni Eperjeskén a szállítmányt, miután az átrakási költséget az MMV megfizette a MÁV Rt.-nek.

A már említett putnoki szállítmány mellett az is bonyolítja a helyzetet,

hogy a MÁV szerint a berentei kirakó az állami vasúttársaság iparvágánya, ami használatára a magántársaság nem kért engedélyt, márpedig ezt a Vasúti Törvény, valamint a MÁV áru fuvarozási üzletszabályzatának iparvágányokra vonatkozó szabálya is előírja.

Az MMV ennek ellenére úgy véli – áll a GVH-hoz írott beadványban –, hogy MÁV áru fuvarozási üzletága önkényesen értelmezi a pályahasználat szabályait, a konkurens vonatok közlekedését ötletszerűen, pillanatnyi érdekei alapján határozza meg. A magánvasút társaság szeretné elérni, hogy a magánvonatok az EU irányelveinek, a magyar jogszabályoknak megfelelően, a díjfizetés ellenében kiszámíthatóan közlekedhessenek a magyar vasúti pályákon, az ipari, az átrakó-pályaudvari vágányokon, és hozzáférhessenek mindazon berendezésekhez, létesítményekhez, amelyek a rakodást szolgálják ki.

Tiltakozást vártak volna, ehelyett egyetértést tanúsított a MÁV Rt. a GVH-hoz írott magánvasúti beadvánnyal. Közleményében ugyan utal arra, hogy más magánvasúti társasággal szemben a MMV nem volt tisztában az előírásokkal. A versenyhivataltól, mint független hatóságtól ugyanis azt várják, hogy egyértelműsítsen az uniós pályaliberalizációs előírásainak megfelelő hazai törvények és előírások betartásának módját. A „nyitottá” tett közforgalmú pályák használata ugyanis szinte teljesen egyértelmű, ám a MÁV Rt. tulajdonában, illetve kezelésében lévő iparvágányok, kiszolgáló létesítmények és berendezések – így átrakó- és rendező-pályaudvari vágányok, vagy éppen az ominózus szénosztályozó – igénybevételének rendje nem tisztázott.

Nem vár jelentős piacnyerést a hatóságilag ellenőrzött feltételek kialakításáig a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vasútszabályozásért felelős miniszteri biztosa, Antal Dániel sem. Véleménye szerint mind az EU irányelveinek, mind a hatályos magyar vasúti törvénynek ellentmond, hogy a pályát igénybe vevő magántársaságoknak a kapacitásigénylés mellett a MÁV Rt. áru fuvarozási üzletágával is meg kell állapodniuk a megfelelő infrastruktúra használatáról, ha vállalt fuvarfeladataikat teljesíteni szeretnék.

R. J.



Elnök-vezérigazgató: Gustav Poschalko és Ferdinand Schmidt

Önálló a Rail Cargo Austria

2005. január 1-jén új szervezeti egységeivel együtt megkezdte munkáját az ÖBB Holding AG.

Az eddigi ÖBB helyébe egy olyan vállalkozási forma lépett, amelyben egy vezető társaság mellett gazdaságilag önálló és saját felelősségű részvénytársaságok (AG) és Kft-k (GmbH) vannak. Ezáltal a vasút gazdaságossága és versenyképessége hosszú távon biztosítva lesz. Ahogyan ezt a szövetségi vasútszerkezetről szóló 2003-as törvény előírta, 2004. április 20-án megalakult az ÖBB Holding AG. Az államé a részvények 100 százaléka, a tulajdonosi jogokat a szövetségi közlekedési, innovációs és technológiai minisztérium gyakorolja. Az ÖBB Holding AG fő feladata a tulajdonosi jogok gyakorlása – a mellérendelt társaságok esetében is –, továbbá az egész konszern egységes stratégiai irányítása.

Az Osztrák Államvasút vállalatai:

ÖBB Holding AG,

ÖBB-Dienstleistung GmbH (szolgáltatás),

ÖBB-Infrastruktur Bau AG (infrastruktúra építés),

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (infrastruktúra üzemeltetés),

ÖBB-Personenverkehr AG (vasúti személyszállítás),

Rail Cargo Austria AG (vasúti áruszállítás),

ÖBB-Traktion GmbH (mozdony részleg),

ÖBB-Technisches Services GmbH (technikai szolgáltatás),

Immobilienmanagement GmbH (ingatlanigazgatás).

Az ÖBB Holding AG-ben szereplő társaságok egyikeként a vasúti áruszállító Rail Cargo Austria AG a vasút 170 éves történetében első ízben lép fel önálló vállalként a hazai és a nemzetközi piacon. A 2003-as szövetségi vasútszerkezeti törvény értelmében az ÖBB Holding AG a Rail Cargo Austria AG részvényeinek 100 százalékaival rendelkezik. Technikai támogatáshoz a Rail Cargo AG megtartja az ÖBB Traktion GmbH és az ÖBB Technische Services GmbH részvényeit.

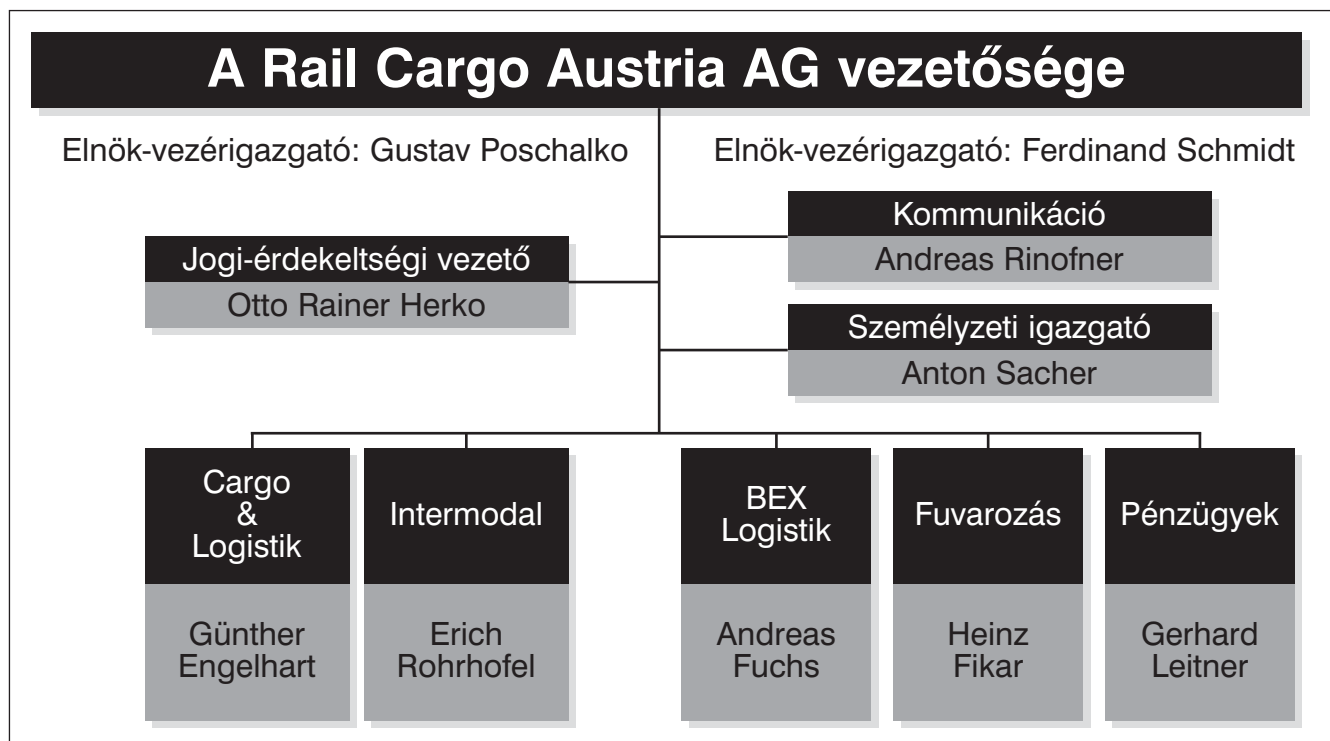
Az ÖBB-Güterverkehr-ből kilépve a Rail Cargo Austria AG most leányvállalatával – a Speditions Holding AG-vel – együtt kizárólagos szállítmányozási és logisztikai cékként működik a nemzetközi piacon. A vezetés a vállalatot most szervezetileg is újra struktúrálta. A belső üzleti folyamatok opti-

malizálása révén tovább javulnak a Rail Cargo Austria AG szolgáltatási, mind kínálati, mind minőségi tekintetben. A vállalat célja, hogy tovább növelje piaci részesedését az európai fuvarozási és logisztikai piacon.

A Rail Cargo Austria AG-nak három operatív, piaci üzleti területe van: a „Cargo & Logistik” egyes vasúti kocsik és irányvonatok forgalmára, az „Intermodal” a kombinált árufuvarozásra és a „BEX Logistik” a darabáru és a tárolási logisztikára.

Az új szervezet célja mindenekelőtt, hogy világos döntési és felelősségi viszonyokat alakítson ki. „A piaci szegmenseket egyértelműen meghatározták és ügyfeleik számára világossá tették, kikhez fordulhatnak. Így elkerülhetik a káros belső piaci konkurenciát – mondta Gustav Poschalko elnök-vezérigazgató. A lebonyolítás szervezete áttekinthetően működik, átfedések nélkül. A regionális struktúrák helyébe ágazati és funkcionális struktúrák léptek. Világos a logika a Speditions Holding AG-vel való összefonódásban – fűzte hozzá.

A Rail Cargo Austria AG élén Gustav Poschalko és Ferdinand Schmidt áll.



A vasúti személyszállító társaság, az ÖBB-Personenverkehr AG Felügyelőtanácsa 2005. január 18-i ülésén Wilhelmine Goldmann, az ÖBB-Postbus GmbH ügyvezetőjét választották a Personenverkehr AG elnök-vezérigazgatójává, aki Rüdiger vorm Walde helyébe lép, és Stefan Wehinger elnök-vezérigazgatóval együtt fogja a vállalatot vezetni. Wilhelmine Goldmann a helyi közlekedésért lesz felelős, a távolsági vonatforgalmért továbbra is Stefan Wehinger. Rüdiger vorm Walde, aki 2004 novembere óta töltötte be tisztségét, a Felügyelő Tanáccsal egyetértésben 2005 januárjában vált ki a vezetésből.

Az ÖBB-Personenverkehr utasbarát offenzívába kezdett az utazóközönség igényeihez igazított menetrenddel és új vonatokkal. A személyforgalom három utascsoportra figyel. Terveznek egyrészt nagyon gyors vonatokat, másrészt olyan vonatokat, amelyek gyakrabban megállnak, de még mindig elég gyorsak, továbbá olyan ütemezett helyi forgalmat, amely a távolsági forgalomhoz igazodik.

Voralberg tartományban már mindez működik, cél a rendszert egész Ausztriára újra kiterjeszteni - mondta Stephan Wehinger. Az új vezetés mindenekelött a járműparkot akarja megújítani. Az első évben 100 millió euró nyereséget irányoznak elő. Ezt azonban nem fizetik ki osztalékként, hanem teljes egészében vasúti kocsikat vásárolnak rajta – tette hozzá. A beruházási program mindenekelött a helyi forgalmat érinti. Havonta jelenleg 20 új gyorsvonati szerelvény kerül sínre, miközben ebből összesen 111-et rendeltek meg. A Salzburg-Bécs között üzembe helyezett ilyen vonatok („Talent”) sikerességét jelzi a közel 20 százalékkal több utas már az első hetekben. Legkésőbb 2010-ig a távolsági forgalom is új vonatokat fog kapni. Június közepétől Bécs és Salzburg között naponta legalább egy vonat 2,5 órás menetidővel fog közlekedni. Ez az expressz vonat legkésőbb három év múlva kétóránként közlekedik majd Bécs és Salzburg között. A fő probléma most a Bécs és St.Pölten közötti kapacitásszűke. A szakaszt éppen most építik ki. A Salzburg és Seekirchen közötti részszakasz megépítését szintén fokozottan szorgalmazni kellene.

Bécs és Wiener Neustadt (Bécsújhely) között Wehinger szerint egy harmadik, hanem egy negyedik sínpár lenne fokozottan szükséges. Napi 408 személyvonattal most elérték a kapacitási



Ferdinand Schmidt és Gustav Poschalko

határt. Ez a szakasz nem szerepel a jelenlegi bővítési tervekben. Februárban az ÖBB Holdingnak egy prioritási listát adtak át, amelyek az infrastruktúralis kívánásait tartalmazzák.

A jövőben két ÖBB-társaság gondoskodik majd arról, hogy további pályaudvarok építése illetve átépítése gyorsan előrehaladjon. Az első építési fázisban Feldkirch, Graz, Innsbruck, Krems, Baden és Linz pályaudvara készült el. Legkésőbb 2005 végéig ezeket követi a klagenfurti, a welsi, a leobeni és a Wiener Neustadt-i (bécsújhelyi) pályaudvar. A második építési szakaszban további tíz pályaudvar válik az utazóközönség számára vonzó közlekedési központtá. Ezek közül a hangsúly a nagy bécsi pályaudvarokra helyeződik: Bécs Északi (Wien Nord), Bécs Nyugati (Wien West), Bécs Közép (Wien Mitte) és Bécs Közép-Európa (Wien Europa Mitte). A leginkább előrehaladott a Bécs Északi (Wien Nord) pályaudvar átépítése, ahol 2004 őszén kezdődtek az építési munkálatok. A múlt év végén nyújtották be a St. Pölten pályaudvar tervezését engedélyezésre a minisztériumba. Az eddig elkészült pályaudvarok kedvező fogadtatásra találtak az utasoknál.

Bognár Mária

Forrás: ÖBB Insider

MÁV-ÖBB-tárgyalás Budapesten



Kovács Imre

Mándoki Zoltán, a MÁV vezérigazgatója és Kovács Imre, a MÁV árufuvarozási főigazgatója Budapesten tárgyalt az osztrák vasút áruszállítási vezetőivel. A Rail Cargo Austria közelmúltban kinevezett elnökei, Gustav Poschalko és Ferdinand Schmidt az együttműködés további lehetőségeiről tárgyaltak magyar partnereikkel.



Együttműködési megállapodás a Zwack Unicum Rt. és a Waberer's Holding Logisztikai Rt. között



Waberer György és Frank Odzuck

A Zwack Unicum Rt., az égetett szeszesitalok gyártásának és forgalmazásának piacvezetője három évre szóló áruszállítási, logisztikai, és disztribúciós együttműködési szerződést kötött a Waberer's Csoporttal, a szállítmányozás és logisztikai szolgáltatások magyarországi és közép-európai piacának vezető vállalatával. A több milliárd forint értékű szerződést február 10-én *Frank Odzuck*, a Zwack Unicum Rt. vezérigazgatója és *Dörnyei Tibor* vezérigazgató-helyettes, valamint *Waberer György*, a Waberer's Holding Rt. elnök-vezérigazgatója és *Matuszka László*, a cégcsoport logisztikai igazgatója írta alá.

A Zwack Unicum Rt. néhány héten belül megkezdte teljes magyarországi logisztikai raktárkészletének beköltöztetését Közép-Európa legnagyobb és legmodernebb logisztikai létesítményébe, a Budapesti Intermodális Logisztikai Központba (BILK). Az operáció április első napjaitól már a BILK Logisztikai Rt. „E” jelű magas raktár-

ból történik. Ezt az összesen 15 ezer négyzetméter területű létesítményt a Waberer's a Zwack Unicum Rt igényeit figyelembe véve építette másfélmilliárd forintos beruházással. A Zwack Unicum évi 120 ezer raklapnyi készterméke, alapanyagai, POS eszközei a csarnok területének 70 százalékát fedik le.

A Zwack Unicum és a Waberer's összeköti az együttműködésben érintett informatikai rendszereit, azaz a raktárnyilvántartás, a készletkezelés és a disztribúcióval kapcsolatos valamennyi tevékenység a két cég közötti online kapcsolaton alapszik majd. A Zwack Unicum Rt-ből elektronikusan érkező fuvarozási, raktározási, disztribúciós és más a logisztikával összefüggő igényeket Waberer's egyedi ügyfél kiszolgálási rendszere, a WABERER'S OPTIMUM SOLUTION® dolgozza fel.

Ennek eredményeként a legrövidebb útvonalakon, a legalacsonyabb költségek mellett megkezdődik az alapanyagok fuvarozása, a szükséges vámolási és jövedéki vámolási szolgáltatások ellátása, a helytakarékos raktározás és a pontos kiszállítás. A Waberer's évi több mint 30 ezer tonna Zwack termék kiszállítását vállalta 1700 magyarországi kereskedelmi és vendéglátó egység címére. A kulcsvevők kiszolgálási pontosságát 99 százalékban, a raktározási pontosságot 98 százalékban határozta meg a ma aláírt szerződés.

A szerződéskötést csaknem egy évig tartó tervezés és tárgyalás előzte meg. A Zwack Unicum Rt. ugyanis olyan logisztikai szolgáltatót keresett, amely képes a költségek optimalizálására, ehhez megfelelően fejlett informatika infrastruktúrával és központi fekvésű logisztikai raktárterülettel is rendelkezik, azaz ideális feltételeket biztosít a fővárosi és az országos disztribúcióhoz egyaránt.

Waberer's Csoport

Újabb beruházás a BILK-ben

Megkezdte a BILK Logisztikai Rt. legújabb, 15 ezer négyzetméter alapterületű raktár csarnokába való betárolást a Waberer's Holding Logisztikai Rt. Az 1,5 milliárd forintos költséggel felépített létesítmény átadásával a BILK Logisztikai Rt. raktárkapacitása elérte a 75 ezer négyzetmétert, a logisztikai területekhez kapcsolódó irodák területe pedig a 10 ezer négyzetmétert. A birtokba vett „E” jelű csarnok az első a Waberer's Csoport többségi tulajdonában lévő részvénytársaság idei kapacitásbővítő beruházásai közül.

Még ebben a hónapban 1 milliárd forintos beruházással megkezdődik, és július közepén be is fejeződik egy további, 9 ezer négyzetméter területű raktár építése. Ez a 9 méter belmagasságú csarnok – a BILK Logisztikai Rt. többi raktárához hasonlóan – ugyancsak modul rendszerű kialakítást kap, és közvetlen vasúti kiszolgálást biztosít majd. Május elején további 15 ezer négyzetméter alapterületű raktár építése kezdődik meg, amelyet összel egy szintén 15 ezer négyzetméternyi fejlesztés követ majd. Az év második felében megvalósuló beruházások a BILK fejlesztésének kezdete óta először teremtenek egyelőre lekötetlen, a logisztikai raktárpiacon értékesíthető kapacitásokat.

A Waberer's Csoport a 2005. évben a BILK kapacitásbővítésére 4,5 milliárd forintnyi beruházási összeget irányzott. Az év végéig a BILK Logisztikai Rt. összkapacitása meghaladja a 120 ezer négyzetmétert, a Waberer's teljes logisztikai területe pedig a 220 ezer négyzetmétert. Az idei raktárépítések generálkivitelezője a Market Építő Rt.

A február 28-án birtokba vett „E” jelű raktár belmagassága 12,5 méter. Az épületet középfolysós állványrendszer, és az ezt kiszolgáló tolóoszlopos targoncatechnológia befogadására tervezték. A csarnok szigetelt és temperált, egy raktári blokkja hűtött. Kialakítása követi a Waberer's Csoport által kifejlesztett, és a BILK-ben alkalmazott moduláris raktározási koncepciót. A raktár területének nagyobbik részén a Zwack Unicum Rt. évi 130 ezer raklapnyi készterméke, alapanyagai, POS eszközei kapnak helyet a Waberer's Holding és a Zwack Unicum Rt. legutóbb aláírt, három évre szóló megállapodása alapján.

A BILK Magyarország és Kelet-Közép-Európa legnagyobb logisztikai beruházása. A Waberer's Csoport többségi tulajdonában lévő BILK Logisztikai Rt. 2007 elejéig összesen 200 ezer négyzetméternyi gyűjtő- illetve magasraktárt, hűtött raktárakat és ADR-minősítésű csarnokokat, valamint mintegy 40 ezer négyzetméternyi irodaépületeket valósít meg a BILK 100 hektáros délpesti területén.

Legyen lapunk állandó olvasója!

Esso Card: Egy sokoldalú kártya az ExxonMobiltól

„Mi is vezetünk”

Tovább bővítette szolgáltatási palettáját az üzemanyagkártya-piac egyik régi szereplője, az Esso Card. A megújult „tigris-kártya” előnyeiről, a piacon betöltött helyéről beszélgetünk Buka Lajossal, az ExxonMobil Hungária Kft. nemzetközi kártya divíziójának területi vezetőjével.

– Az utóbbi időben mintha kicsit kevesebbet hallanánk az Esso-ról. Pedig a tigrises kutakkal Európa minden pontján találkozhat az ember, amiből azért azt lehet leszűrni, hogy a cég továbbra is sikeres, jól működik!

– Nem érzem úgy, hogy kevesebbet hallatnánk magunkról az utóbbi időben, mint korábban. Az kétségtelen, hogy 3 éve a világ legnagyobb olajtársaságaként tevékenykedünk, ami a piaci megjelenésünket mindenképpen befolyásolja, mégpedig pozitív irányba. Az ExxonMobil Corporation ugyanis több mint egy évszázada szállít ener-

giahordozókat, termékeket és szolgáltatásokat a kontinens országaiba. Ezzel jelentős mértékben járul hozzá Európa gazdasági fejlődéséhez és életszínvonalának növekedéséhez. Az ExxonMobil Európa valamennyi országában jelen van. Tevékenysége kiterjed az olaj- és földgáz-kutatásokon át az olaj- és gázkitermelésen keresztül az üzemanyagok, kenőanyagok és üzemanyag-származékok előállításán, finomításán át ezek értékesítéséig.

– Hány ember dolgozik az ExxonMobiltól?

– Európában 24 ezer embert foglal-

koztatunk. Minden egyes ExxonMobil munkahely további kilenc másik munkahely közvetett megteremtéséhez vezet. Így például egyedül az Esso-benzinkutaknál 60 ezer ember dolgozik. A legnagyobb üzemanyagot és kenőanyag termékeket előállító nyersolaj finomítók között mi vagyunk Európában a legnagyobb olaj és gáztermelő cég. Kilencezer Esso-töltőállomásunk naponta csaknem négymillió vevőt szolgál ki. Az ExxonMobil európai vagyona meghaladja a 18 milliárd Eurót. Európai eladásaink 2001-ben mintegy 70 milliárd Eurót tettek ki és vállalkozásainkba több mint 2,5 milliárd Eurót investáltunk. Becslések szerint Európa országainak kormányai mintegy 30 milliárd Euró fogyasztási adó és forgalmi adóbevételhez jutottak az ExxonMobil üzemanyag-értékesítéséből. A 18 európai országban található töltőállomás-hálózatunk naponta 75 millió liter üzemanyagot értékesít.

– Ezek bizony hihetetlenül nagy számok. Hogyan illeszkedik a multinacionális cégóriás szervezetébe az Ön szűkebb területe, a nemzetközi kártya divízió?

– Az Esso Card egyfajta belépőként szolgál Európa legjelentősebb töltőállomás hálózatába. Már említettem, hogy 9 ezer saját kutunk van, ebből 6500 olyan állomás, amely kifejezetten nagy tehergépjárművek fogadására alkalmas külön kamion sávval, parkolóval, zuhanyzóval, nagynyomású töltőfejjel. Ezek általában frekventált helyeken: autópályák, határátkelők mellett található. Sőt, a 9 ezer Esso-kút mellett további 9 ezer partner töltőállomáson is elfogadják a kártyát! Bár van olyan szervíz-hálózati kártya a piacon, amelyet 18 ezernél is több helyen fogadnak el, de a rárakódó szolgáltatási díjak ezeket megdrágítják – velünk szemben.

– Miben különbözik az Esso Card a hasonló kártyáktól?

– Abban, hogy a mi célunk az: aki az Esso Cardot választja, minden szinten előnyhöz jusson. Alacsony a rendszerdíja, és mivel a saját üzemanyagunkat forgalmazzuk, nagyobb kedvezmények megadását teszi lehetővé a sok egyéb termékkel egyetemben.

– Mik ezek?

– Például mind az, amit az Esso a hálózatán belül forgalmaz üzemanyag-tól kezdve, a kenőanyagokon keresztül

ESSO CARD

ESSO

Mi is vezetünk.



a shop kínalatáig, a kártyával egyszerűen fizethető. Persze amennyiben az ügyfél kívánja, korlátozni lehet a kártya nyújtotta szolgáltatási kört is. De hogy igazán különleges legyen az Esso Card, ahhoz nekünk is azt kellett tennünk, amit most maga tesz!?

– ?

– Fel kellett tennünk néhány kérdést magunknak, köztük azt az alapvetőt, hogy mire lehet még szüksége egy úton lévő sofőrnek, vállalkozónak, cégtulajdonosnak? Persze meg is kellett válaszolnunk a kérdést, ami annyiban nem volt nehéz, hogy „mi is vezetünk”, tehát szlogenünkkel összhangban mi is ismerjük az útonlevők gondját-baját. Az egyik ilyen legfontosabb kérdés pedig az útdíjak megfizetése, hiszen Európa-szerte egyre több országban kell ma már autópályadíjat fizetni. De nem mindegy, hogy hogyan, mert például ha azt mondom, hogy az Esso Carddal utólag, a fizetőkapunál, vagy ellenőrző terminálnál eltöltött idő nélkül lehet fizetni, akkor úgy gondolom, ez kellő csábítóerővel bír! Spanyolországban, Franciaországban, továbbá Olaszországban is vannak olyan autópálya rendszerek, kompok, ahol alpból használható a kártya. Ahol pedig nem, ott olasz Viacard és Telepass, francia

Caplis, spanyol Servisa vagy a Frejus és a Mont Blanc alagút használatára jogosító kártyákhoz juttatjuk ügyfeleinket, természetesen az Esso Carddal rendelkezők kedvezményt kapnak! Hasonlóan csábító előny, hogy az Ahico Biztosítóval kötött megállapodásunk alapján az Esso kártyás ügyfelek térítésmentesen kapnak egy alapsomagú utasbiztosítást.

– *A nemzetközi fuvarozásban és szállítványozásban résztvevők másik örökzöld témája, a külföldi többletérték adó visszafizetésének kérdése. Az Esso Card erre is tud megoldást?*

– Két stratégiai partnerrel dolgozunk együtt ebben a kérdésben, így országoként meg lehet találni a legolcsóbb, leggyorsabb adó-visszatérítési megoldást. A francia Vialtis és a cseh Madison céggel több, mint 5 éve dolgozunk együtt és akár előfinanszírozott, akár hagyományos adó-visszatérítés formájában gyakorlatilag Európa minden országában vissza tudjuk igényelni a többletértékadókat. Ezen a területen a közeljövőben további fejlesztések is várhatók, ami azt jelenti, hogy olyan országok is bekapcsolódnak a rendszerbe, amelyekből korábban nem lehetett ilyen egyszerűen az áfát visszaigényelni.

– *A fuvarozási költségek legjelentősebb tétele továbbra is az üzemanyag ára. Ebben is kaphatnak valamilyen kedvezményt az Esso Card tulajdonosok?*

– Természetesen! Az Esso mivel saját üzemanyagát értékesíti a hálózatában, az ügyfeleknek forgalomtól függő kedvezményt tudunk adni. De nem csak olcsóbban, egyszerűbben is tankolhatnak az Esso-kutakon, mivel mindegyik töltőállomás 24 órás és mindegyik automatikus kártyaelfogadó rendszerrel van felszerelve. A kedvezményeken túl a személyre szabott szerződésekből olyan kikötése is lehet az ügyfélnek, hogy például a sofőr minden tankolásnál üsse be a kilométeróra állását. A Szerviz 24 szolgáltatással a kártya tulajdonosok 24 órás autómentésre, javításra jogosultak. Az sem elhanyagolható szempont, hogy a szolgáltatásokról nem 5-6 számlát, hanem egyetlen Esso-számlát kap az ügyfél. Nem szeretnénk megállni az úton. Több olyan szolgáltatás bevezetését tervezzük a jövőben, ami méginkább meggyőzi az ügyfeleket arról, hogy valóban megéri Esso kártyát használni!

F. T. I.

ExxonMobil Hungária Kft.

1134 Budapest Váci út 19.

Tel: 06 (1) 451-4500. Fax: 06 (1) 451-4575

Esso Card ügyfélszolgálat: 06 (1) 451-4570

Internet: www.essocard.com



Cargo Center Grazban

A Cargo Center Graz (CCG) 2003 júniusában kezdte meg működését, állami-magán vállalati (Public-Private-Partnership) modellként. Az állam az Eisenbahn-Hochleistungstrecken AG (HL-AG) és a Schieneninfrastrukturfinanzierung-Gesellschaft (SCHIG) révén résztulajdonos. A SCHIG finanszírozta és a HL-AG – amely időközben összeolvadt az ÖBB-Infrastruktur Bau AG-vel – építette ki az infrastruktúrát. A magángazdaság egy konzorcium révén részesedik, melyben a szállítványozók 51 százalékkal, az Energie Steiermark AG (ESTAG) 25,1 százalékkal, és a stájer bankok 23,9 százalékkal vannak képviselve.

A Cargo Center Graz 65 000 vonat útnak indításával messze terv fölött teljesített tavaly – mondta Franz Glanz ügyvezető. Erre az évre további, kerekén 10 százalékos növekedéssel számol. 2004-ben összességében 640 000 tonna árut fuvaroztak. 500 000 négyzetméter területen 63 000 négyzetméter csarnok-, 130 000 négyzetméter megerősített nyitott terület és 25 000 négyzetméteres gépjárműparkoló áll a rendelkezésükre. Az ügyfeleknek a Cargo Center Graz logisztikai tanácsadással, továbbá állandó klímát biztosító tengeri szállítványozási konténerrel áll rendelkezésre. A CCG vállalja a tengeri szállítványozási konténer karbantartását és javítását is.

Az új Cargo Center működése különböző hatásokat váltott ki: a terminál

teljesítőképessége révén sok logisztikai vállalat fuvarozásait vasútra helyezte át, és a kombinált teherfuvarozásban magas növekedési rátát ért el. A magán LTE üzemelteti a „Graz-Duisburg-Express” irányvonatot a Cargo Center Graz és Duisport konténerterminál között.

A szállítványozók a Cargo Center Graz-t közbelső raktárként használják berakodott szállítványok számára, továbbá logisztikai elosztó központként a Magyarországra és Szlovéniába irányuló, illetve onnan érkező szállítványok számára. A telephely ugródeszkaként szolgál a szállítványozó ágazatnak a kibővült délkelet-európai gazdasági térség felé. Közúton a logisztikai centrum az A2-es déli autópályán és az A9-es Pyhrn-autópályán keresztül ér-

hető el. A Graz-Thalerhof repülőtér a közvetlen közelben van és „háromoldalúvá” teszi a Cargo Center Graz-t. Franz Glanz hangsúlyozta azonban, hogy a légi fuvarozás a bécsi és a linzi légi kikötőkhöz képest csak csekély jelentőségű.

Az erőteljes növekedésre a Cargo Center Graz a logisztikai felületek és vasúti létesítmények bővítésével, továbbá a vasúthálózat kiépítésével reagál: a Graz és Duisburg közötti irányvonalat tavasztól minden nap közlekedik. Franz Glanz szerint a „sajnos csak heti egy alkalom” helyett nagy valószínűséggel még az idén heti két vonat fog az adriai kikötőkhöz közlekedni. Ehhez irányvonalakat terveznek, amelyek mind Koper, mind Trieszt kikötőbe eljutnak majd.

Graz és Nürnberg, mint jövőbeni legnagyobb multifunkcionális logisztikai központ között a délnémet térségben új vasúti összeköttetés létesül majd. „Idén valószínűleg ideiglenes megoldással kezdünk és 2006 elején fogunk – ha a kombinált fuvarozáshoz elkészül a terminál – naponta irányvonalakat közlekedtetni Nürnbergbe – mondta Glanz.

A Graz és Regensburg, vagy Budejovice (Budweis) közötti guruló országút (RoLa) kialakítására irányuló terv az ebben a rendszerben bekövetkezett drámai visszaesések miatt lekerült a napirendről – tette hozzá.

Bognár Mária

MAHART Duna-Cargo Kft. : kettős ügyvezetés

Nagy múltú, neves cég, külföldi tulajdonban

A hazai hajózás sokáig egyeduralgoló cége, a MAHART külön vállalkozásba vitte, majd állami döntés alapján eladta folyamhajózási tevékenységét, annak járműparkjával együtt. A privatizáció tavaly lezajlott, s az új tulajdonost, a DDSG-Cargo Wien GmbH-t bejegyezték. Litvai Jánossal, a régi nevét az új tulajdonos birtokában is megőrzött MAHART Duna-Cargo Hajózási Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. ügyvezető igazgatójával a 2004-ben elért eredményekről beszélgettem.

A legfontosabb tavalyi esemény a társaság életében a tulajdonosváltás volt. A privatizációs pályázatot a DDSG-Cargo Wien GmbH osztrák cég nyerte, s így a meghirdetett tulajdonrésznek, majd kissé később a maradéknak is tulajdonosa lett. Így már 100 százalékban birtokolja a MAHART Duna-Cargo Hajózási Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.-t. A jogi procedúrák is lezajlottak, s az új tulajdonost bejegyezték. (A budapesti DDSG-képviselőt tovább működik, a végleges sorsáról a nem túl távoli jövőben döntenek.)

Litvai János hangsúlyozta, hogy önálló társaságként működnek, de – az új tulajdonos igényeinek megfelelően – már folyik a szervezet-átalakítás, melynek keretében rendezik a tulajdonos képviselőt és az együttműködés rendszerét is. A kft.-nél kettős ügyvezetés működik: Litvai János mellett *Herman Korber* a másik ügyvezető igazgató. Korber havonta néhány napot tölt a Csepeli Szabadkikötőben, ahol a kft. központja található. Ideje nagy részét Németországban tölti, ahol az Alois Meier Transporte GmbH ügyvezetőjeként (is) dolgozik. A MAHART Duna-Cargo Kft.-nél most csak egyszerű, házon belüli racionalizálás folyik, bár a napi munkában már vannak közös ügyletek, s a napi irányításban is megvan a közös kapcsolódási pontok. A következő néhány hónapban – a párhuzamosságok kiiktatása érdekében – a közös metszéspontok meghatározása lesz a fő tennivaló.

2004 teljesítményét még értékelik a szakemberek, de az már most elmondható, hogy a privatizációt azért megérezte a cég: az átmeneti helyzetet a piac tartózkodó magatartása kísérte és az

állami tulajdonos sem könnyítette meg a társaság dolgát.

A tavalyi, – EU-szinten is – igen jó mezőgazdasági termés, nem hozta meg a várt eredményt a hajóstársaság számára. Azóta is várják, hogy mikor mozdul meg végre a sok millió tonnányi termés a raktárakból: az intervenció azonban még várat magára. Párhelyzet van a piacon, de április-május környékén eljön az idő, amikor már lépni kell, mert az új termésnek lesz szüksége a most még lefoglalt raktárkapacitásokra. Ugyanis idén is jó termés várható, s nem mindegy az sem, hogy a tavalyit mikor viszik, hova viszik, milyen fuvarozási módon és mennyiért?

Száz szónak is egy a vége: a 2004-re tervezett eredmény-javulást nem tudták teljesíteni, de a 2003-as produkcióhoz képest mégis sikerült kézzelfogható javulást elérni, ami jelzi, hogy jó úton járnak.

A privatizáció előtt beharangozott nagy létszámleépítést az új tulajdonos még nem hajtotta végre. Csak kismértékű volt a változás, amelyet a természetes fluktuáció okozott, s ezzel párhuzamosan a cégvezetés is kissé „áramvonalasabb” lett. Litvai János szerint az új tulajdonosnak nem célja a leépítés, sőt jól képzett kapitányokat, parancsnokokat keresnek felvételle. (A hajósok utánpótlásával ugyanis baj van: sajnos, a hajósok képzése hazánkban megszűnt...) A felvevő piac pedig bővül: a konkurens társaságok és a személyhajózási piac szereplői (szállodahajók) is elcsábítják a jó személyzetet.

A MAHART Duna-Cargo Kft. fuvareszköz-állománya változatlan (a

130 ezer hordképesség-tonna mind megvan), sem fejlesztés, sem leépítés nem történt januárig. Az új tulajdonos szándékát (a jelentős méretű, ütőképességű flotta kialakítására és fenntartására) nem lehet máról-holnapra valóra váltani. A fejlődés a jelen és a közeli jövő piacpolitikájától függ, hogy mely területeken, relációkban erősítenek majd, s ez milyen eszköz-háttért kíván.

Az izgalmak azért nem csillapodtak a cég környékén: a nyugodt munka nem jellemzi a mindennapokat. Házon belül némi feszültség érzékelhető, sőt a céget övező partneri körben is tapasztalható e hangulat. Mindenki azt szeretné tudni, hogy a piacon jó névvel bíró, komoly múltú, patinás társaságnál lesz-e nagy változás, s milyen irányban?

A MAHART-nak nem fordítottak hátat: élnek egymás mellett, tudnak egymás dolgairól, hiszen az évtizedes, személyes szálakat nem tépte el a privatizáció. Az elválás óta azonban üzleti kapcsolat nincs a két cég között.

Tavaly nem volt rossz a Duna vízállása, s idén sem készülnek a 2003-as-hoz hasonló alacsony vízre. 2005 elején már látszik, hogy van elegendő hó a vízgyűjtő területen, így az első félévben várhatóan nem lesz gond a Duna vízszintjével, s remélhetőleg átlagos év elé nézünk.

Az Al-Duna – eltekintve a szakaszos gondoktól (Újvidéken még mindig csak hetente háromszor nyitják meg a segédhidat) – megfelelően hajózható. Ugyan a hajóútkitűzés meglehetősen megbízhatatlan, s ezért szükséges a tapasztalt, helyismerettel rendelkező hajózó szakember, sokkal inkább, mint Budapesttől felfelé a Dunán, vagy a folyam magyarországi szakaszán bárhol.

Amszterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Basel, Strasbourg felé is rendszeresen járnak a MAHART Duna-Cargo Kft. hajói: a közlekedés csak a csatorna- és hajóparaméterek függvénye. A Rajna-Majna irány 13 éve nyitott a magyarok számára, csak a megbízásoktól függ, hova jutnak el.

Az év hátralévő részében még új megbízók is megjelenhetnek a cég háza táján, s a hazai ipar és mezőgazdaság is változhat. Litvai János több lehetőség megnyílására számít 2005-ben.

Bárány Tibor



2007-ig a bécsi kikötő konténerterminálja jelentősen kiépül. A freudenauai kombiterminál mellett az albérni védőfalat is megújítják.

Ausztria: a belvízi hajózás fejlesztése

A Duna szállítási kapacitását csak körülbelül 10 százalékban használják ki. Ebből a potenciálból kiindulva szerénynek tűnik az osztrák kormány elhatározása, hogy a vízi áruforgalmat 2015-ig a jelenlegi 12 millió tonnáról 30 millió tonnára növeli. Helmut Kukacka közlekedési államtitkár rámutat arra, hogy egy átlagos, 3700 tonnás rakományú (vízi) szállítóegység 93 darab 40 tonnás vagon vagy 148 darab 25 tonnás kamiont pótol. A gyakorlat így néz ki: az osztrák dunai kikötőknek jó forgalmuk van, ez azonban főként konténerek szárazföldi átrakásából származik. Egyedül a belvízi hajózásból aligha tudnának megélni.

A felső-ausztriai tartományi főváros, **Linz** kikötőjének 2004-ben szűken 3,6 millió tonnás összesített átrakódó-forgalma volt, ami csaknem duplája az 1997. évinek. A vízi átrakódás mindazonáltal a legutóbbi 1,4 millió tonnával enyhén visszaesőben van. Ennek csaknem a fele a tartálykikötőkre esik és 615 ezer tonna jut a kereskedelmi kikötőre. A konténerek vízi átrakódása 38 610 tonnával meglehetősen szerény. A kereskedelmi kikötőt (tömeg- és darabáruk) a maga három kikötői medencéjével és több mint 1000 méter rakpartfalával, továbbá a tartálykikötőt a közüzemi szolgáltató, a Linz AG, illetve annak infrastrukturális vállalata, a Linz Service üzemelteti. A városi kikötő 150 hektár területére ke-
reken 60 üzem telepedett.

Mivel a kikötőt a vízi forgalom nem tenné életképesé, szárazföldi „tartópillérek” is kiépítettek. A konténerek esetében csak 5 százalék a vízi-szárazföldi rakodás aránya, 95 százalék pedig a vasúti-közúti átrakódás. A raktárak is csak

részben kötődnek a vízhez. Nagyértékű áruk esetében Gregor Wöss kikötő-igazgató kevés esélyt lát a belföldi hajózás számára, mivel az áruk ezen szállítási úton való eljuttatása 4-5-ször hosszabb időt vesz jelenleg igénybe, mint közúton vagy vasúton.

A linzi kikötő vonzaskörzete Wöss szerint mintegy 150 kilométer sugarú. Ez északon egészen Csehországig ér, főként azonban a felső-ausztriai gazdaságot szolgálja ki. Mivel a kikötő további bővítése gyakorlatilag nem lehetséges, a terjeszkedési terveket máshol kell megvalósítani. Ez a fő oka a 20 százalékos részesedésüknek a 25 kilométerrel lejjebb található Enns/Ennsdorf kikötőjében.

Főként a legújabb dunai kikötő, **Enns/Ennsdorf** örvendhet nagyfokú növekedésnek. A 2004. július közepétől üzemelő konténerterminálban múlt év végéig 50 000 TEU-t rakodtak át vasúti kocsikból vasúti kocsikba vagy vasútról közútra. Az első teljes üzemű évre, 2005-re a kikötő ügyvezetője, Siegmund Hanser kereken 150 000 TEU-val számol. Ezt a növekedést egy új konténer-hídvaru teszi lehetővé, ami márciustól áll rendelkezésre. A 102 méteres összhíd-feszítávjából 24 méter nyúlik a víz fölé, így két hajószélességet is ki tud szolgálni. Egy további lépcsőben második híddarut is üzembe helyeznek majd. Hanser szerint innen egy Délkelet-Európába irányuló konténer-vonatszolgálat épülhet ki egészen a Fekete-tengerig. A konténerterminál mindenestre jelenleg csaknem kizárólag a vasútról él.

Az ennsshafeni kikötőben – működésének kezdete-, 1993 óta a vízi átrakódás 30 ezer tonnáról több mint 1 millió ton-

nára emelkedett, az összesített átrakodás, beleértve a közúti, vasúti is, pedig több mint 3 millió tonnára. A kikötőnek Ausztria legnagyobb konténertermináljává való kiépítése további növekedést eredményez majd: a vízről szárazföldre átrakodás eléri majd az 1,2 millió tonnát, a közúti átrakodás a 3,5 millió, a vasúti pedig a 1,5 millió tonnát. Ezáltal az összesített teljesítmény kerekén 6 millió tonna lesz majd.

A **kremsi Mierka dunai kikötő** 11 százalékos átrakodás-növekménnyel „újra rekorderedményt ért el” – mondta Hubert Mierka ügyvezető. Kitűnően alakult a raktározási üzlet is: összesen egy 2000 négyzetméteres könnyűszerkezetű csarnokot építettek. A konténerágazat 10 százalékkal 44 ezer TEU-ra nőtt. Az új év is jól indul: jelenleg egy 7000 négyzetméteres nagycsarnok építése folyik. A további 350 méter rakpart-falat jelentő második kikötői medence építése befejezéséhez közeledik. Ezek elkészülte után a tavaly átmenetileg leállított sóderátrakodást újra elkezdhetik. Egy árvédelmi kapu a kikötőt megvédi majd az elárasztástól. A kremsi kikötő inkább kereskedelmi kikötő az átrakodásra váró áruk széles skálájával. Az 1,6 millió tonna tavaly megmozgatott áruból szűk 480 ezer tonna volt a vízi-szárazföldi átrakodás, a vasúti és közúti átrakodás teljesítménye egyaránt 570-570 ezer tonna volt.

A **bécsi kikötő** 3,5 millió négyzetméteres területével és több mint 70 000 négyzetméteres fedett rakodó felületével, továbbá 250 000 négyzetméteres nyitott rakodási felületével a legnagyobb „háromfogatú” (trimodális) teherfuvarozási központ Ausztriában. Három telephelye van: a freudenauai kikötő konténerterminállal, elosztó központtal és autóterminállal, az alberni kikötő ömlesztett áruk, mindenekelőtt mezőgazdasági termékek és építőanyagok számára, és a lobauai kikötő kőolajtermékeknek. Csővezeték révén összeköttetésben áll a központi tartályhajó-tárolóval és a schwechati kőolaj-finomítóval. Több mint 120 vállalat, köztük sok szállítványozási és kőolajipari cég telepedett meg a bécsi kikötőben.

A bécsi kikötőben a hajóátrakodás a szárazföldi átrakodáshoz képest visszaeső: miközben 2000-ben a mintegy 3 millió tonna össz-átrakodásból mindkettő nagyjából egyformán részesedett, tavaly – előzetes adatok szerint – már csak kevesebb, mint 40 százalék jutott a 3,6 millió tonnás összel-

jesítményből a hajórakományokra. A konténerátrakodásban a hajók részesedése 1000 TEU-val, vagyis 0,5 százalékkal a 200 000 TEU-s összeljesítményhez képest elhanyagolható.

Az európai belföldi kikötők esetében az egyik legnagyobb konténerterminált a WienCont. leányvállalat üzemelteti. Hentente 22 irányvonat köti össze a telephelyet a nagy európai kikötőkkel.

Az előző évben indult egy fejlesztési program, mely 2007-ig egy tartós- és ömlesztett áruk számára szolgáló csarnoknak, a freudenauai kikötő árvédelmi kapujának, a 300 ezer TEU éves kapacitású freudenauai kombinált terminálnak a megépítését, továbbá az alberni kikötő védőfalának a megújítását irányozza elő.

A II. világháborúban lebombázott, a freudenauai kikötő bevezetése fölötti vasúti híd, mely fontos lenne a kombiterminál optimális csatlakoztatásához, sajnos, máig nem épült meg, és magvalósítása továbbra is későbbre tolódik. Az ÖBB Bau AG aktuális, 2005-2011-ig terjedő keretterveiben szerepel ugyan, de csak e periódus végére tervezzék, bár vannak erőfeszítések, hogy ezt a 2005-2007. közötti időszakra előre hozzák.

A három kikötői létesítmény telephelyi adottságainak további javítását várják a bécsi S1-es gyorsforgalmi külső gyűrű megépítésétől, annak a Duna feletti meghosszabbításától és az A5-ös északi autópályához való csatlakoztatásától.

A bécsi kikötőt „négyfogatúnak” is emlegetik, mivel az alberni és a freudenauai kikötői létesítmények viszonylag közel vannak a légi kikötőhöz, miáltal a közlekedési ág közös „szuprastruktúrája” használhatóvá válik. Így az alberni kikötőben már légi szállítványozó vállalatok csarnokraktárai is létesültek.

A belvízi hajózás és azzal együtt a bécsi kikötő vízhez kötődő üzleti aktivitásának további fejlesztéséhez fontos a Duna forgalmi útként való kiépítése. A belső hajófuvarozásnak a lehetőségeit, melyeket ma csak kevésbé ismernek fel, célzott információk révén propagálni kell mind a közvélemény, mind a szállítványozásban érintettek előtt. A Duna-Odera-Elba csatorna tervezete a bécsi kikötő számára akkor érdekes, ha általa Bécs két víz út keresztezési pontjává válik – hangsúlyozta Walter Ediger ügyvezető.

Bognár Mária

**A Széchenyi István Egyetem, Győr
Logisztikai és Szállítványozási Tanszéke
LOGISZTIKAI és SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI MENEDZSER
szakirányú továbbképzési szakon
POSTGRADUÁLIS KÉPZÉST**

indít 2005 szeptemberében, immár 8. alkalommal.

Jelentkezhetnek: egyetemi vagy főiskolai oklevéllel rendelkező mérnökök, reál szakon

végzett tanárok, közgazdászok, külkereskedők.

A képzés négy féléves, önköltséges, levelező formában.

Várható díja: 210 000 Ft/félév

Jelentkezési határidő: 2005. augusztus 31.

Jelentkezni az SZE Logisztikai és Szállítványozási Tanszékén lehet.
(9026 Győr, Egyetem tér 1. Tel.: 96/503-496, fax: 96/503-498).

Bővebb felvilágosítást a tanszék honlapján (www.sze.hu/lo) talál,
vagy dr. Monori Pál főiskolai docenstől (monori@sze.hu),
vagy Szalai Nóra tanszéki munkatárstól (szalain@sze.hu) kaphat.

A tanszéki honlapról a jelentkezési lap letölthető és mailen vagy faxon továbbítható.

Rijekai kikötő

Folyamatos a bővítés és korszerűsítés

Rijeka pedig óriási léptekkel halad előre az utóbbi években: forgalma bővül, jelentősége nő. Általános tendencia, hogy az európai piac egyre inkább nyitott az ázsiai, afrikai országok felé, s ebben nagy szerepe van a tengeri áruszállításnak. Ennek köszönhető, hogy az európai kikötők – köztük Rijeka – forgalma nő, s állandóan bővítik, korszerűsítik a portokat. Rijeka jelentősége abban is megfigyelhető, hogy a páneurópai folyosó itt halad át, amely összeköti Észak-Európát Dél-Európával. Iparilag rohamosan fejlődő térség, amelyhez olyan országok tartoznak, mint Magyarország, Ausztria, Csehország, Szlovákia. Számukra Rijeka az a hely, ahonnan áruikat tovább szállíthatják a világ minden tájára. A horvát város pedig mindent megtesz azért, hogy az ügyfeleknek minden téren kedvező lehetőségeket kínáljon. A horvát kormány is azon van, hogy fejlessze a kikötőt, újabb szolgáltatások számára nyújtson lehetőségeket.

A rijekai kikötőben több mint ezer alkalmazott dolgozik. A kikötő területe 1,17 millió négyzetméter, ahol az alaptevékenységeket végzik el, s nyolc speciális terminál működik. Tevékenységi körébe a szolgáltatások sora tartozik. Lehetőség van az áruk átrakodására, raktározására, különféle közlekedési eszközökkel való elszállítására. Az áruk sokasága fordul meg a helyszínen: szállítanak konténereket, tömegárut, faárut, folyékony árut, élőállatot, gabonaféléket, vasércet. A kikötőben

állandó ellenőrző, felügyelő rendszer működik, amely lehetőséget ad az áruk biztonságos tárolására és szállítására. A folyamatos fejlesztések lehetővé teszik, hogy a legmodernebb technológiákat alkalmazzák.

Az elmúlt években folyamatosan nőtt a kikötő forgalma. A délszláv háború befejezése után új távlatok nyíltak meg, s rohamos növekedés következett. A mélypont 1996-ban volt, de azóta gyakorlatilag minden esztendőben bővült a forgalom. A tavalyi év ered-

ménye már 4654 millió tonna áru átrakodása, illetve elszállítása volt, amely jócskán, 31 százalékkal meghaladta az előző évi 3557 millió tonna áru mennyiségét. Rijeka ezzel elérte azt a szintet, amelyet a nyolcvanas évek végén produkált. A folyamatos beruházások, bővítések lehetőséget adtak arra, hogy a kikötő versenyképes szolgáltatásokat kínáljon az ügyfeleknek, partnereknek. Ráadásul az Adriai-tenger szerepe is megnőtt, amely kapu Afrikára, Ázsiára, s a mediterrán térség országaira. De a környező országokkal is jó kapcsolat, s egyre magasabb színvonalú a közlekedési hálózat. Rijekától Budapest 540 kilométerre fekszik közúton, s 595 kilométerre vasúton. München 560, Bécs 490, Prága 810, Pozsony 550, Belgrád 570, Szarajevo 456 kilométerre található közúton. Ehhez tudni kell azt is, hogy a határtól minden irányból autószertráda vezet Rijekába. Vasútvonalon a távolság némileg nagyobb, mint közúton, de ez a megközelítés is kedvező.

A konténerforgalom szintén bővült, s tavaly elérte az évi 60 864 TEU-t. Ez több mint háromszorosa annak a mennyiségnek, amelyet 2003-ban produkáltak. A konténerterminál 1979-ben kezdte meg működését, s az eddigi legnagyobb forgalmat 1989-ben érték el, amikor 52 ezer TEU mennyiségű áru fordult meg a helyszínen. A konténer és a Ro-Ro terminál a kikötő keleti részén fekszik, s területe több





mint 122 ezer négyzetméter. A tenger mélysége 12 méter. Évente mintegy 100 ezer TEU mennyiségű áru átrakódására van mód, miközben egy időben 5 ezer TEU tárolására van hely. A konténerhajók közvetlen összeköttetésben vannak a távol-keleti, valamint a mediterrán országok kikötőivel. A tervek szerint a konténerterminált tovább bővítik a jövőben. A tömegáru-terminál 13 kilométerre található Rijekától: itt rakodják át egyebek mellett a vasércet, szenet. A tenger mélysége 18 méter. Évente összesen legalább 3 millió tonna átrakódására van mód. A termináltól kitűnő a vasúti kapcsolat a szárazfölddel. Egy időben 400 ezer tonna vasérc, illetve 130 ezer tonna szén raktározását tudják megoldani. Tervezik a terminál bővítését és korszerűsítését. Az élőállat elhelyezésére alkalmas terminál szintén fontos szerepet játszik. A tenger mélysége itt 8 méter, s egyszerre két hajó kikötésére van mód. Évente legalább 60 ezer élőállatot tudnak tárolni, ami azt jelenti, hogy egy időben ezer állatot képesek elhelyezni. Állandó állatorvosi felügyelet működik. A rijekai öböltől tíz kilométerre található a Skrljevo terminál, amely 390 ezer négyzetméteres területen fekszik. 130 ezer négyzetméter nyitott, s 44 ezer fedett raktárpépület áll rendelkezésre. A terminálon a legkülönbözőbb árukat lehet elhelyezni, s szabad vámterületként működik. A bekerített részen mód van arra, hogy az ügyfelet elszállásolják, emellett étterem,

fürdési lehetőség is van. A terület egyelőre szabad részén azt tervezik, hogy újabb raktárpépületeket készítenek el. A kikötő keleti részében található a faárúk elhelyezésére alkalmas terminál. A faáru típusától függően egyszerre 35-50 ezer köbméter faárut tudnak raktározni. Az éves maximális kapacitás 500 ezer tonna. A kedvező éghajlati viszonyoknak köszönhetően a faáru magától is gyorsan kiszárad. Az elképzelések között szerepel, hogy a rijekai öböl nyugati részén egy multifunkcionális terminált építenek meg. Szintén a kikötő nyugati felében van az a terminál, ahol egyebek mellett a szenet és acélárut tárolják. De itt helyezik el a gránitot, cementet, különféle papírárut, zsákokat. Az éves maximális kapacitás kétféle millió tonna. A rakodást mozgó daruk, korszerű berendezések segítik. A terminált hamarosan felújítják. A hűtőterminál szintén a kikötő nyugati felében van, ahol egyszerre 3175 tonna árut képesek tárolni. A terminál nagysága 8 ezer négyzetméter, s az éves maximális kapacitása 100 ezer tonna áru. A hűtőterminálban főleg déligyümölcsöket – banánt, narancsot, citromot –, valamint húsokat tárolnak. A nyolcadik terminál a gabonák tárolására alkalmas. Az éves maximális kapacitás 800 ezer tonna áru, miközben egyszerre 56 ezer tonna árut tudnak elhelyezni. A gabonafélék tárolása mellett mód van arra, hogy válogassák, tisztítsák, szárítsák, zsákokba csomagolják őket.

A jövő útja a rijekai kikötő folyamatos bővítése, korszerűsítése, hiszen csak így tud megfelelni az egyre növekvő igényeknek, s képes versenyben lenni más portokkal. Mindehhez elengedhetetlen, hogy modernizálják az infrastruktúrát, ezen belül is elsősorban a közúti és vasúti kapcsolatokat. Ennek megvalósítása érdekében tízéves fejlesztési tervet dolgoztak ki és fogadtak el, amelyet a horvát kormány is támogat. A „Samsung” projekt keretében a horvát kormány Dél-Koreával kötött megállapodást, amelynek értelmében a koreai fél 33,5 millió dollár értékű befektetéseket hajt végre. Az összeget a konténerterminál és a tömegáru terminál korszerűsítésére fordítják. A Világbank támogatásával a Rijeka Gateway projektet valósítják meg, amely azt tűzte ki célul, hogy Horvátország kereskedelmi versenyképességét fokozzák. Szeretnék, ha az eddigiek mellett a jövőben még több nagy hajózási társaság venné igénybe Rijeka szolgáltatásait.

Rijeka hagyományosan az a tengeri kikötő, ahonnan vízi úton a leggyorsabban lehet elérni a Közép- és Távol-Kelet országait a közép-európai térségből. Magyarország, Ausztria, Csehország, Szlovákia és az egykori Jugoszlávia országai egyaránt Rijekát részesítik előnyben, ha távoli térségekbe vízi úton szállítják az árut. Ezt a tendenciát kívánják erősíteni és fokozni a jövőben is.

Csarnai Attila



Fuvardíjtükör

A CBRB gázolaj jegyzései 40,- Euro/100 fölé emelkedtek. Az emelkedő tendencia folyamatos volt, mely a fuvardíjak általános emelkedését vonta maga után.

Az **ARA kikötőkben** a forgalom átlagos volt. Az árukínálat nagy részét az energetikai szén, gabona, műtrágya, agyag és takarmány alapanyagok alkották, elsősorban rajnai rendeltetéssel. A dunai térségbe irányuló forgalmat csökkenő magnezit és szójafeladások jellemezték, az áruskálát folypát színesítette. A fuvardíjak a gázolajár emelkedéssel arányosan nőttek.

A **Majna-Duna csatornán** és a **Majrán** a forgalom csökkent. A Rajnára kimenő forgalomban szórványos gabona és műtrágya rakományok jelentkeztek.

Ausztriában a hajótér iránti kereslet növekedése megállt. Szórványosan konténereket, takarmányféléket, acéltermékeket és berendezéseket kínáltak elfuvarozásra. A fuvardíjak itt is emelkedtek.

Szlovákiában tovább csökkent a rakománykínálat, melyet elsősorban acélárúk, gabonafélék és gépi berendezések alkottak.

Magyarországon kismértékben emelkedett a hajótér iránti kereslet, ennek oka a napraforgó és acélexport átmeneti élnkülése. A gabonaexport enyhén csökkent, továbbra sincs megoldás a magyarországi gabonatöbblet exportgondjaira. Projekt-rakományok és kukorica pellet szórványosan kerültek feladásra. A magyar megbízók vonakodtak a gázolajár emelkedés okozta többletköltség vállalásától, ez még inkább távol tartotta a hajókat a magyar piactól, melyek így inkább a rajnai piaci szokásokhoz jobban illeszkedő Ausztriából kerestek visszarút.

Kirakó kikötő	Kikötő					
	ARA kikötők	Mannheim	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország
Berakó kikötő						
ARA kikötők	–	8,70	13,80	22,50	23,25	24,40
Mannheim	6,70	–	6,00	18,00	20,00	–
Felső-Rajna	9,50	4,00	–	–	–	–
Ausztria	24,00	21,00	26,00	–	4,80	6,75
Szlovákia	27,00	22,50	28,75	5,50	–	5,25
Magyarország	28,00	25,50	29,60	8,50	–	–

A fuvardíjtükör különböző áruféleségek súlyozottan átlagolt Euro/mto fuvardíjai alapján készült, így fuvardíjindexként inkább csak tendenciákat mutat. Hosszú távú együttműködés, házi vagy külön-megállapodások nem összehasonlíthatók az itt közölt adatokkal. A díjtételek az adott reláció legtávolabbi pontjára vonatkozóan elért, és nyilvánosságra került legmagasabb összeget tartalmazzák, komplett rakományokra. A díjak minden pótlékot (pl. kisvízi és gázolajpótlék) és illetéket (pl. csatornailleték stb.) tartalmaznak. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás.

Nemzetközi találkozó Budapesten

Február 21–22-én, Budapesten, a Közlekedéstudományi Intézetben (KTI) tartották a COMPRIS nemzetközi kutatási projekt munkaértekezletét, melyen holland, német, osztrák, szlovák, magyar, horvát, szerb és román szakemberek vettek részt. A magyar COMPRIS csoportot a KTI, a RSOE (Rádió és segélykommunikációs országos egyesület), a TÉR-TEAM Mérnök Kft. és a FLUVIUS Hajózási és Szállítványozási Kft. alkotta.

A Duna Európa egyik legfontosabb közlekedési útvonala, ezért 1997-ben Helsinkiben VII. sz. közlekedési folyosóként deklarálták. A közlekedés fejlődésének alapköve a hatékonyság és biztonság növelése irányában tett technológiai fejlesztés. A COMPRIS a RIS (River Information System), azaz a Folyami Információs Rendszer operatív kivitelezéséért felelős szakmai grémium, mely összehangolja a rajnai és a dunai országokra tagolt hajózási irányítási rendszert. Az Európai Unió illetékes hatóságai létrehoztak egy ún. „RIS központot”, melynek feladata a RIS egységes rendszerének és egységes jogi irányvonalának kialakítása. Rögzítésre kerültek a hajók berendezéseire és az adatközlésre vonatkozó alapkövetelmények, melyeket az EU a rendszer teljes körű kiépítését követően, várhatóan 2006-tól kötelezően elő fog írni.

A hajózási irányítási rendszer a hajózási útvonalak és a hajók menetparaméterei alapján képes a hajók forgalmának komplex, megjelenített lekövetésére. Az azonosítást és a lekövetést a hajókon és a parton elhelyezett GPS állomások teszik lehetővé, és az alábbi alapinformációkat szolgáltatják: a hajók neve, azonosítási száma, hívójele, mérete, merülése, sebessége, pozíciója, iránya, fordulási sebessége, célkikötője, várható érkezési ideje, veszélyes áruknál azok veszélyességi besorolása. Magyarországon a rendszer teszteléséhez parton a Csepeli Szabadkikötőben, a Széchenyi-hegyen, ill. a vízen a Vízirendészet, a Vízügy és a Fluvius Kft. egy-egy hajóján kerül GPS transzponder felszerelésre.

Az adatok megfelelő adatvédelmi szintek létesítésével hozzáférhetőek a hajók, a hajóüzemeltetők, zsilipek, kikötők, logisztikai központok, valamint hajózási, vízirendészeti és egyéb hatóságok részéről. A megjelenítés radarképen, 2 másodpercenként aktualizálva, 5 méteres pontossággal történik. A rendszer kiegészíthető az ún. „autopilot” funkcióval, amikor a radarképet egységesen jelenítik meg a hajóút digitális térképével, és ezáltal a hajó mindig optimális haladási helyzetben tartható. A rendszer figyelmeztet a közelben lévő hajókra, és képes interaktív módon beavatkozni az esetleges veszélyhelyzetek elhárítása érdekében. A programhoz opcionálisan további, pl. járattervező, üzemanyag megtakarítást eredményező menet stb. modulok csatolhatók.

A hajózási rovatunk a
Fluvius Kft.
szakmai támogatásával készült



Havaria a Bazilikánál

Az alacsony dunai vízállás számos áldozatot szedett az elmúlt hetekben, újra rávilágítva a magyar Duna-szakasz szabályozatlanságára, ill. a hajózási információs rendszer fejletlenségére.

Február 9-én reggel Esztergom közelében, az 1722-es folyamkilométernél futott zátonyra egy német önjáróhajó, amely 1200 tonna szójával igyekezett Budapestre. A völgyemenetben „felakadt” hajó nem lékesedett, de a víz egyre jobban körberakta homokkal, így esélye sem volt arra, hogy önerőből leszabaduljon. Az első mentési próbálkozás – melyet egy másik önjáróhajóval kíséreltek meg – több mint 5 órán keresztül tartott, azonban eredménytelenül. Kötél szakadt, a hajó nem mozdult. A német hajótulajdonos ezt követően a hajó és az áru mentésének megszervezésével a magyar RIVUS Hajózási Szakértői Irodát bízta meg. A szakemberek a helyszíni felmérést követően a meder és áramlási viszonyok pontos ismeretében a költséges és időigényes úszódarus könnyítés helyett az annak töredékébe kerülő, szakszerű vontatásos leszabadítás mellett döntöttek. Az alkalmas vontatóhajó Komarnoból 10-én este érkezett a helyszínre, de a mentést biztonsági okokból 11-én reggel kezdték meg. A RIVUS irányításával a 1600 lóerős vontatónak alig több mint 30 percre volt szüksége az önjáró leszabadításához. A hajó és az áru sértetlen maradt.

Siker? – igen, de csak ideiglenes. Újabb és újabb hajók futnak zátonyra mindaddig, amíg a Duna nem kerül megfelelően szabályozásra. A Duna Magyarország déli határáig immár Európai Uniós nemzetközi vízi út, mi több, a VII. számú európai közlekedési fő folyosó. Országunk vállalt, állami kötelezettsége a hajózhatóság, a hajózási biztonságának infrastrukturális megteremtése. Ennek megvalósítása milliárdos kérdés, azonban elkerülhetetlen, és a nemzetgazdaság számára hosszútávon megtérülő.

Nem kerülne ennyibe – mintegy 10 millió forintba – azonban egy, a tőlünk nyugatra, ha nem is minden fánál, de minden mértékadó helyen létesített, telefonon is lekérdezhető automata vízállásjelző berendezés, mellyel sok havaria, így nagy valószínűséggel a fent elmesélt is, elkerülhető lett volna. Elképzelni is rossz, mi történik, ha mondjuk egy – amúgy naponta ott jár – 2000 tonna olajat szállító hajó lékesedik, melynek mentése, környezetkárosítása 100 milliókban mérhető...

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.

1134 Budapest, Klapka u. 6.

Telefon: 349-2574, 350-0763. Fax: 210-5862

Lapterjesztő:

Slezák Gabriella

M E G R E N D E L É S

- | | |
|---|--------------------|
| <input type="checkbox"/> Magyar Közlekedés | 6 000 Ft + áfa/év |
| <input type="checkbox"/> Navigátor | 4 000 Ft + áfa/év |
| <input type="checkbox"/> Magyar Közlekedés és Navigátor | 10 000 Ft + áfa/év |

Több példány megrendelése esetén 20% kedvezmény.

A megrendelő neve:

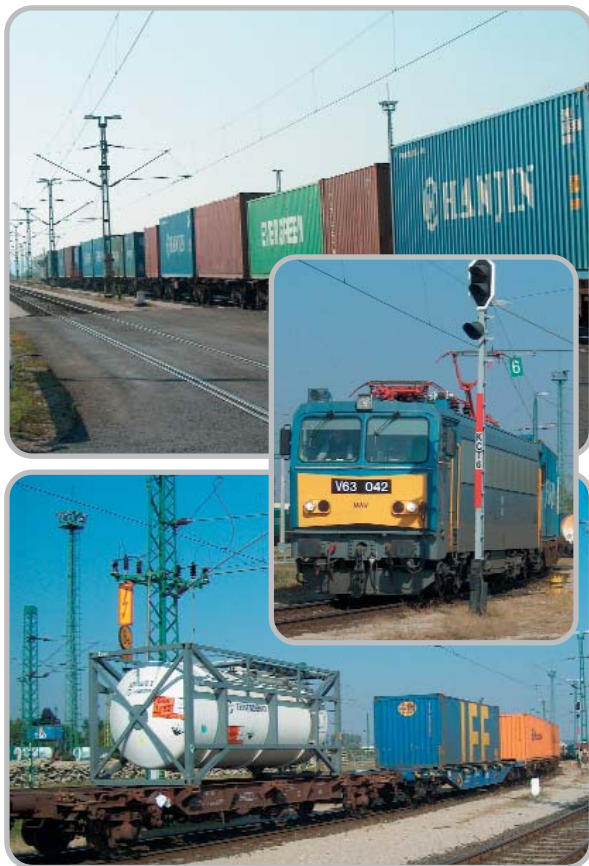
Cím:

Ügyintéző: Telefon: Fax:

Példányszám:

A megrendelés elküldhető levélben, illetve faxon is.

.....
aláírás
P. H.



„Pannoncont, az európai hálózattal rendelkező operátor – magyarországi képviselője”

Az Önök gyors és hatékony intermodális szolgáltató partnere

Internet alapú lehetőségek:

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

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

www.icfonline.com

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

pannoncont

1037 Budapest,
Montevideó u. 4.
1300 Budapest, Pf.: 149.
Tel.: 430-3040
Fax: 436-7980
Email: info@pannoncont.hu
www.pannoncont.hu

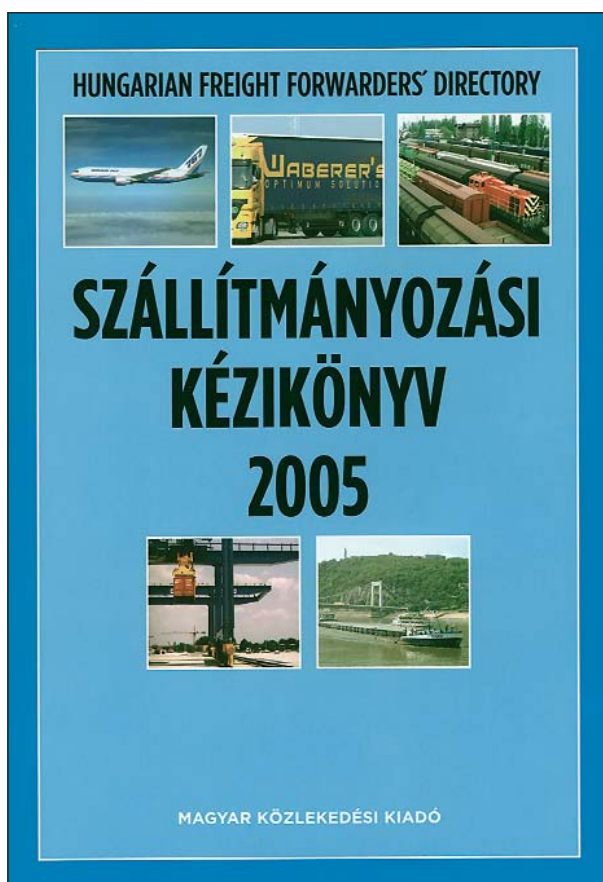
Már kapható

kiadónkban

Telefon:

350-0763

Slezák Gabriella





Transforwarding Hungária Kft.

Member of the Broekman Group

H-2046 Depo Törökbálint

☎ 23-511-640

www.broekman-group.nl

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

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



TRANSEMEX



EMEX NEMZETKÖZI SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI KFT.

BUDAPEST, HUNGARY TELEFON: +36 1 425-6000 FAX: +36 1 425-6001

E-MAIL: transemex@transemex.hu



H- 6000 Kecskemét, Fuvar u. 1.
 Tel.: +36 76 999 100
 Fax: +36 76 999 101
 E-mail: bertrans@bertrans.hu
 Web: www.bertrans.hu

- belföldi és nemzetközi fuvarozás és szállítmányozás
- 24 órás vámkezelés
- 20.000 m² raktárterület
- kommissiózás, átcsomagolás, co-packing, vasúti átrakás
- ingatlanhasznosítás



ÉLVONAL INTERNET ROADSHOW

A Pannon GSM támogatásával



Amikor a tudás láthatóvá válik!

Egy honlap holnap?

Vegyen részt Ön is következő oktatásunkon,

2005. április 14-én Budapesten!

Változtassa az Internetet költség helyből azonnal, a nyereség forrásává!

Segítünk!

Vágja ki hirdetésünket, majd ezzel vásároljon belépőt 15.600 Ft+Áfa áron a budapesti előadásunkra, és mi megajándékozunk Önt a regisztrációkor, egy webkamerával.

Kamarai és IPOSZ tagoknak 20% kedvezmény!

Helyszín:

Expo vásárcsopont "E" pavilon, 1101 Budapest, Albertirsai út 10.

További részletek a weboldalunkon!

... ha egy honlap beindul!

www.internetroadshow.hu



A rendezvényt a Bit-Hungary Kft. és a Multivideo Kft. szervezi, a Pannon GSM támogatásával.



www.timocom.com



"Azért használom a *TimoCom TRUCK & CARGO*®-t, mert így soha nincs üresjárat!"

A 61.000 napi rakomány- és tehergépkocsijánlat között mindig találok megfelelőt. A kedvező havi átalánydíjnak köszönhetően jól kalkulálhatók a költségek. A *TimoCom TRUCK & CARGO*® egy tapasztalt, megbízható partner és ezért tényleg az optimális eszköz számomra!"

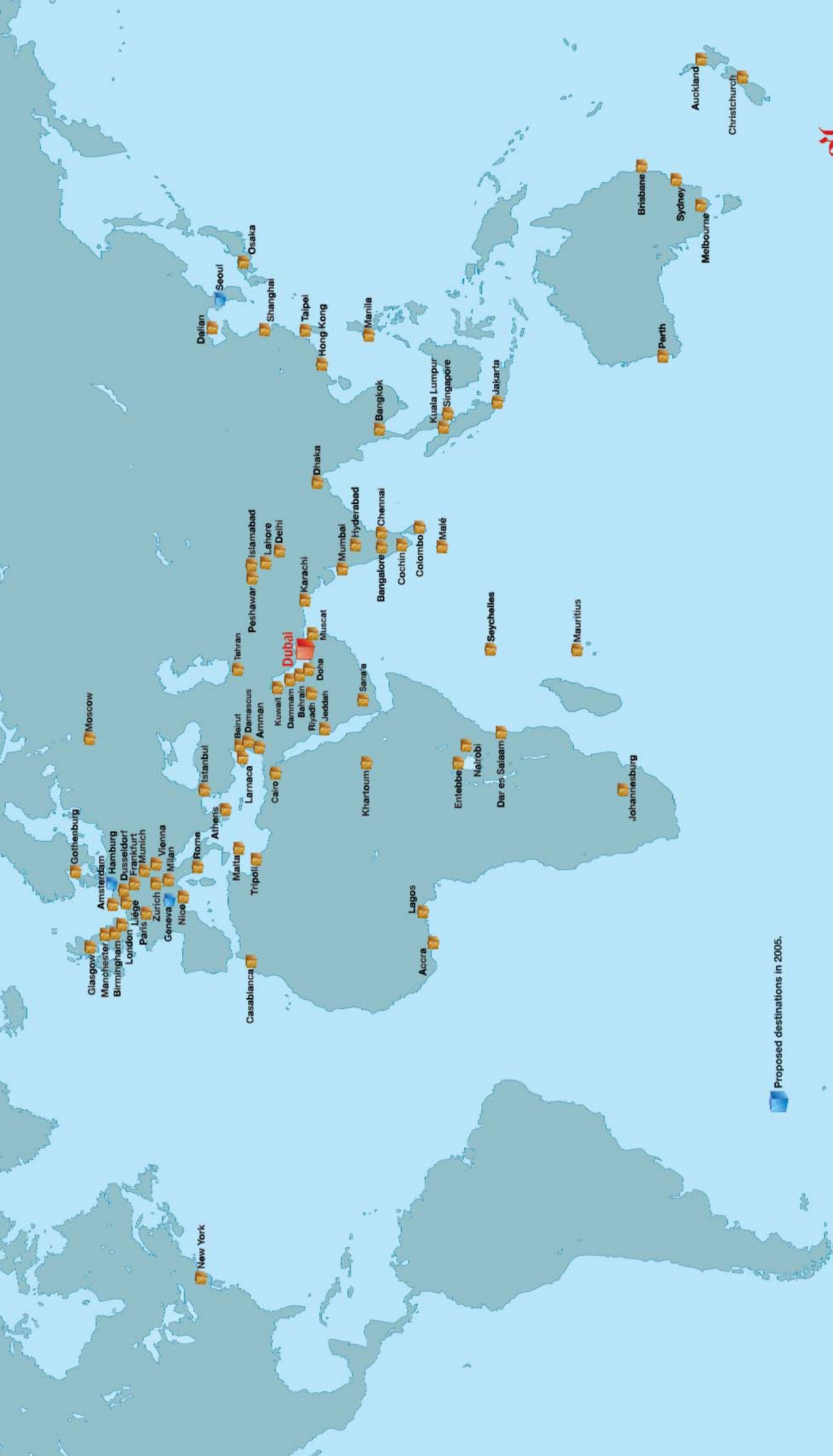


TimoCom | Telefon: +36 22 51 59-50 | Telefax: +36 22 51 59-55 | eMail: info@timocom.com

shop.yachtlap.hu

Ne keressen tovább,
találjon rank!

@ vizisport webáruház



Proposed destinations in 2005.

Több mint 75 célállomással van kapcsolatunk.

Európa és Ázsia távoli sarkaiban, a Távol-Keleten, a Közél-Keleten, Ausztráliában és Óceániában, Amerikában, sőt még azon túl is, gyorsan terjeszkedő hálózatunk már több, mint 75 célállomással teremt kapcsolatot. Segítségünkkel termékei a világ bármely pontjára eljuthatnak. **Számítson többre!**

KELET-EURÓPAI ÁFA VISSZATÉRÍTÉS Hátradőlhet... megoldjuk!



MADISON spol s r.o. teljeskörűen elvégzi Önnek az ÁFA visszaigénylését az EU tagállamaiban, kiemelten kezelve a KELET-EURÓPAI ÁFA VISSZATÉRÍTÉST, mert

1. Több mint 100 olajtársasággal adategyeztetési kapcsolat
2. Hiányzó cetlik, számlák pótlásának lehetősége
3. Formai követelményeknek nem megfelelő dokumentumok helyettesítése
4. Magyar nyelvű naprakész tájékoztatás
5. Csehországban ESSO számlákra automatikus – adminisztratívmentes visszatérítés
6. Azonnali kedvezmény a szlovén autopályakártyára
7. Gyors ÁFA ügyintézés



ÖNRE MINDIG VAN IDŐNK:

MADISON spol s r.o.
Opletalova 4-6,
110 00, Praha 1,
Czech Republic

Fax: +420 242 444 964
Tel: +420 242 444 964
+420 242 444 547
+420 242 444 545

mobil: +420 723 753 627
+36 20 9744 149
E-mail: tamasy@madison-vat.cz

