

# NAVIGÁTOR



Németek  
rólunk

12. oldal



Frans Maas:  
Budaörs

14. oldal



Transport  
Logistic

22. oldal



Dr. Berényi János

A hűtöttáru disztribúció élvonalában.

frissen, gyorsan, +biztonsággal

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



129. szám

Ára: 560 Ft



# NEMZETKÖZI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

**PORTOLAN**  
SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI KFT  
DUNAFERR

*Dunaferr Portolan*

*Szállítmányozási Kft.*

*1139 Budapest, Frangepán utca 7.*

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

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

*Telex: 22-2257 prlan b*

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

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

*Dunaújvárosi képviselet*

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

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

*Záhonyi képviselet*

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

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

• **vasúton • tengeren**

• **folyamon • közúton**

# DKV Selection Card: mindent egy helyen, egyetlen kártyával – 70 éve Európa útjain



## A DKV testreszabott szolgáltatásai:

- » gyors és készpénzmentes tankolás
- » elektronikus összesített autópályadíj fizetés és optimalizálás
- » 32.000 elfogadóhely Európa-szerte
- » készpénzmentes, egyszerű fizetés: autópálya-, alagút-, híd-, és kompdíjak
- » 24 órás segélyhívó szolgáltatás
- » 48 órán belüli internetes gépjárművenkénti költségnyomonkövetés
- » azonnali ÁFA-visszatérítés
- » további likviditásnövelő eszközök
- » költségelemzés és testreszabott tanácsadás

Nyitott nap: **minden szerdán 9.00 – 15.00** óráig

- Kérem, küldjenek további tájékoztató anyagot.
- Kérem, vegyék fel velem a kapcsolatot

Név ..... helység .....

Cégnév ..... Tel .....

Utca ..... Fax .....

Irányítószám ..... e-mail .....

Kérjük, kitöltve faxon elküldeni.

DKV Magyarországi Képviselete, H - 1051 Budapest, Bajcsy Zs. út 12., Tel (1) 235 6040, Fax (1) 317 9072,  
www.dkv-euroservice.com



# NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVARÓZÓK LAPJA

**Főszerkesztő:**

Kiss Pál

**Lapszerkesztő:**

Bárány Tibor

Kiss Györgyi

**Szerkesztőség:**

Bálint Tóth János

Csarnai Attila

Erdélyi László

Kiss Anikó

Rákos József

Varga Violetta

**Szerkesztőbizottság:**

Bognár Zsolt

Gelencsér Kálmán

Kiss Gyula

Nagy György

Ötvös Nándor (lapalapító)

Szilvási Bertalan

Tomcsányi István

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

129. 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,  
Dunaferr Portolan,  
BILK Kombiterminál Rt.,  
TimoCom GmbH, Bertrans Rt.,  
Fluvius Kft., Emex 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

## Erdélyi Kálmán búcsúzik

Erdélyi Kálmán a magyar szállítmányozás kiemelkedő személyisége. Június 30-án nyugdíjba vonul, elkészön a Schenkertől, átadja a stafétabotot utódjának, Varga Zoltánnak. Búcsúzik a szállítmányozástól, ha nem is véglegesen, hiszen az Eurosped igazgatóságának munkájában a jövőben is részt vesz.

A Schenker vezérkara június 23-án, a csarnokavatással egybekötött, reprezentatív fogadáson búcsúztatta Erdélyi Kálmánt és mondott köszönetet kiemelkedő ügyvezetői munkájáért, és az elismerő szavakat azzal zárták, hogy a BILK-ben átadott Schenker-bázis Erdélyi Kálmán életműve. A magyar szállítmányozók azonban tudják, hogy mindez csak egy állomás az ő életében. A csaknem öt évtizedes pályafutásának a Masped, a Masped-Trias és a Schenker voltak a meghatározó állomásai. Ő is elmondhatja, hogy: nem ő „mozdult”, hanem a cégtábla változott. Erdélyi Kálmán szakmai sikerei mellett, több szállítmányozási tankönyvet írt és szerkesztett, illetve az MSzSz elnökségi tagjaként, meghatározó szerepe volt a hazai szállítmányozási felelősségbiztosítás feltételrendszerének kialakításában. A Navigátor főszerkesztőjének kezdeményezésére, az első között vehette át a Magyar Szállítmányozásért szakmai díjat.

Erdélyi Kálmán 16 évesen könnyűsúlyú ökölvívó-bajnokként kezdett, később szigorú és következetes speditorként tartották számon, ma 65 évesen, sportosan, sikeres szakmai életúttal a háta mögött búcsúzik a szállítmányo-



zói ringből. Nevét beírta a magyar szállítmányozás történelemkönyvébe, akinek munkáját nemcsak hazájában, hanem Európában is elismeréssel illették. Utódja a Schenkernél, Varga Zoltán úgy fogalmazott, hogy: „nem biztos, hogy hálás dolog Erdélyi Kálmán után beülni az igazgatói székbe. Ő rendkívül szigorúan, de következetesen vezette a társaságot és Magyarország legnagyobb gyűjtőforgalmat bonyolító cégévé tette. Olyan számokat produkált – mind a nyereséget, mind az éves forgalmat tekintve –, amelyeket az ember csak csodálni tud.”

Erdélyi Kálmán szakmai életútja: igazi sikertörténet. 1959 júliusában lépett be először a Masped Kristóf téri kapuján és lett a gyűjtőosztály ifjú munkatársa. Évtizedeket töltött kikötőkben, mint magyar kiküldött. A kilencvenes évek eleje már Csepelen találta, mint vezérigazgató-helyettes az első privatizáción dolgozott, nevéhez fűződik a Masped-Trias alapítása. Sokan emlékezhetnek első igazgatói nyilatkozatára, amely emberi

hitvallása is, mondván: „gyökereinket nem tudjuk, és nem is akarjuk megtagadni.”

Szép volt, Kálmán! – búcsúzhatnánk stílszerűen, ismerve máig tartó kötődését az ökölvíváshoz, s kívánhatnánk neki jó pihenést, de Erdélyi Kálmán reményeink szerint, a jövőben is aktív tagja lesz a magyar szállítmányozásnak, így: ehhez kívánunk jó egészséget és további sikereket.



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



**Sínen vagyunk...**

## **Vasúti szállítmányozás Európában Komplex logisztikai szolgáltatások**

Raabersped GmbH  
A-1050 Wien, Wiedner Hauptstraße 120 – 124  
Tel.: +43 1 533 15 82 Fax: +43 1 535 04 37  
E-mail: [office@raabersped.at](mailto:office@raabersped.at)  
[www.raabersped.at](http://www.raabersped.at)

Raabersped Kft  
H-1037 Budapest, Montevideo u. 4.  
Tel: +36 1 430 85 00 Fax: +36 1 430 85 99  
E-mail: [raaber@raabersped.hu](mailto:raaber@raabersped.hu)  
[www.raabersped.hu](http://www.raabersped.hu)



# Új logisztikai létesítmény Sopronban



A közelmúltban adták át rendeltetésének a GySEV Rt. soproni terminálján a legújabb logisztikai egységet: egy 3200 m<sup>2</sup> alapterületű új, korszerű magasraktárt. Ezzel a logisztikai bázis összesen már közel 20 000 m<sup>2</sup> fedett raktárkapacitással rendelkezik, ahol magas színvonalon tudja kiszolgálni raktározási ügyfeleit.

Az új raktár egy része polcozott, közúti és vasúti csatlakozással rendelkezik, ahol 4 modern dokkoló kapun keresztül történik a rakodás.

Az új létesítmény megépítését a raktározási ügyfelek ez irányú kívánsága és a piaci igények tették indokolttá. Ezzel függ össze a részvénytársaság vállalkozó vasúti üzletágának az a marketingstratégiája is, hogy az új raktárt több lépcsőben, és mindig az ügyfelek egy szűkebb körének mutatja be. A napokban került sor az első ilyen rendezvényre, amelyre két nagy raktározási ügyfél, a Raabersped és a Nunner cég képviselői kaptak meghívást. Dr. Józán Tibor vállalkozó vasúti vezérigazgató-helyettes tartotta a megnyitó beszédet, aki ezt az alkalmat arra is felhasználta, hogy tájékoztatást adjon a részvénytársaságnál június 1-jétől életbe lépett szervezeti átalakulásról. A meghívott ügyfelek az új létesítményt impozánsnak és szépek tartották, olyannak, ahova nyugodtan adhatnak megbízást áruik raktározására.

A hivatalos megnyitást követő kötetlen program jó alkalmat adott arra, hogy a vasúttársaság és a meghívott cégek képviselői áttekinthessék az együttműködés új, és már az új raktárral kibővült lehetőségeit.





Elmar Wieland, az ausztriai Schenker &amp; Co. AG. igazgatósági elnöke



Szanyi Tibor, a GKM politikai államtitkára

## Schenker: ünnepélyes megnyitó a BILK-ben

A Schenker vezérkarának részvételével ünnepélyesen is átadták a magyarországi Schenker Kft. központját és logisztikai raktárközpontját a BILK-ben. Ezen az ünnepségen búcsúzott aktív pályafutásától Erdélyi Kálmán, a Schenker Kft. ügyvezető igazgatója, akinek az igazgatóság nevében Elmar Wieland mondott köszönetet elismerésre méltó szakmai munkájáért. Megjelent a magyar kormány nevében Szanyi Tibor, a GKM politikai államtitkára és Kautz István, az MSzSz elnöke, a Masped Rt. elnök-vezérigazgatója, valamint Wáberer György, a Wáberer's Csoport elnöke.

Az épületek ünnepélyes megnyitóján, június 23-án Szanyi Tibor, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium politikai államtitkára elmondta: a magyar kormány támogatja a logisztikai központok megvalósulását, az autópályák és vasútvonalak fejlesztését.

A Schenker logisztikai bázisa a Wáberer's Csoporthoz tartozó BILK Logisztikai Rt., 2,1 milliárd forintos beruházásában, a Magyar Külkereskedelmi Bank finanszírozásában, a Market Rt. kivitelezésében valósult meg, azt a Schenker Kft. 15 évre vette bérbe.

Varga Zoltán, a Schenker Kft. ügyvezető igazgatója közölte: az új, 65 000 négyzetméteres, aszfaltozott felületű Schenker logisztikai központhoz két, összesen 24 000 négyzetméteres raktár épület, egy 17 000 négyzetméteres,



Elmar Wieland gratulál a búcsúzó Erdélyi Kálmánnak



11 méteres belmagasságú logisztikai raktár, valamint egy 5000 négyzetméteres gyűjtőáru raktár, egy 1300 négyzetméteres veszélyes áruk tárolására alkalmas raktár, és 2500 négyzetméteres iroda tartozik.

A Waberer's Csoport és a MÁV Rt. együttműködésében fejlesztett BILK teljes kiépítését követően csaknem 200 ezer négyzetméter területen nyújt majd logisztikai szolgáltatásokat. A mintegy ezer új munkahelyet teremtő program összköltsége várhatóan eléri majd a 25 milliárd forintot.

A raktár optimálisan csatlakozik a közúthálózathoz és vasúthoz egyaránt. A legmodernebb eszközökkel felszerelt átrakócsarnok 31 dokkoló kapuval rendelkezik. A csarnok berendezéséhez tartozik egy 235 méter hosszú, 150 tonna/óra kapacitású süllyesztett láncpálya, amely 4,27 méterenként vesz fel árut, és azt 28 méter/perc sebességgel továbbítja.

A gyűjtőszállítmányozás, közúti fuvarszervezés és a logisztika területén, Magyarországon a piacvezető vállalatok közé tartozó Schenker Kft., a bécsi székhelyű Schenker and Co. AG. 100 százalékos tulajdonában van. A kft. 2004. évi árbevétele 6,98 milliárd forint volt.

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. Ügyfelei között tudhat olyan céget, mint a Bosch, a Ford, a Nike, a Nokia és a Whirlpool.

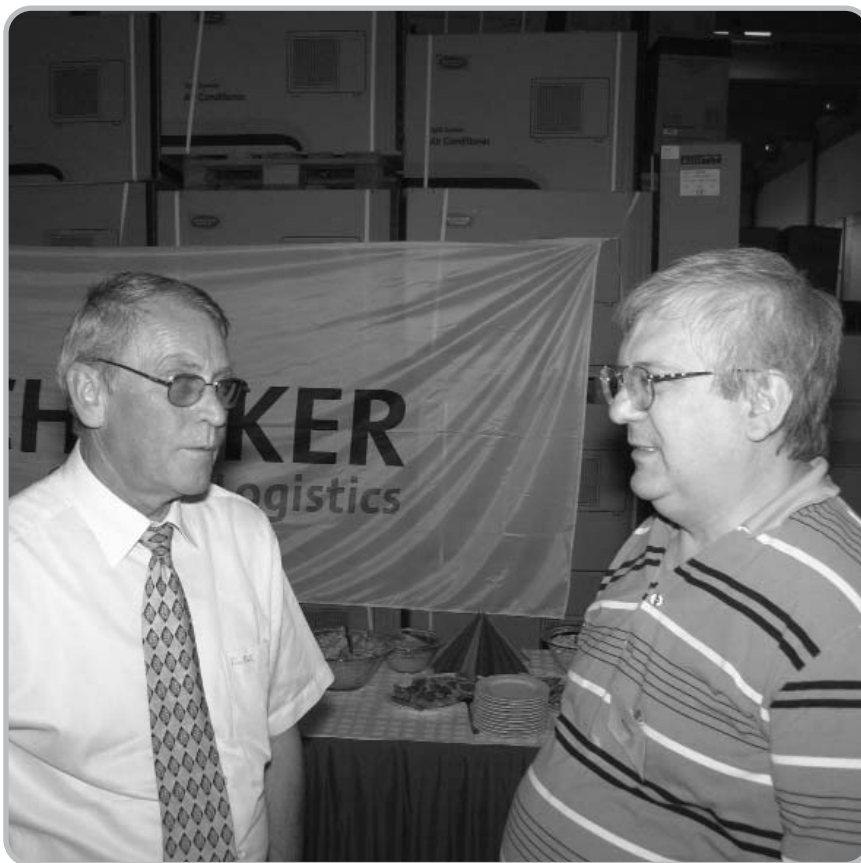
Elmar Wieland, a Schenker and Co. AG. igazgatóságának elnöke, regionális igazgató kiemelte: az EU keleti kibővülésének következtében elmaradó vámüzletek miatt szükségessé vált a vállalat újjászervezése. A budapesti, győri, debreceni, szegedi, barcsi és gyulai telephelyeken jelenleg 280 Schenker alkalmazott dolgozik. Magyarországi sikerüket elősegíti a Schenker és a Masped közötti rendkívül eredményes együttműködés.

Hozzátette: a Schenker bízik abban, hogy az egész világot behálózó szállítmányozási-, valamint a komplex logisztikai szolgáltatások iránti kereslet is növekedni fog.

A Deutsche Bahn AG. érdekeltségéhez tartozó Stinnes leányvállalataként a Schenker 6,9 milliárd eurós forgalmával, 38 000 alkalmazottjával és közel 1100 telephelyével egyike a világ vezető integrált logisztikai szolgáltatóinak.



Elmar Wieland, Varga Zoltán és Wáberer György



Kautz István és Kiss Pál a fogadáson

## Berényi, az elnök



Berényi Jánost választották meg két évre a brüsszeli székhelyű Interunit európai vasúti szakmai szövetség elnökének, június 17-én, pénteken.

Az Interunit az Európai Vasutak Szövetsége (UIC), valamint az Európai Kombinált Fuvarozási Társaságok Szövetsége (UIRR) közös szakmai érdekképviselete, stratégiai érdekegyeztető fóruma. Az európai vasutak szövetségei és

megbízóik ebben a szervezetben egyeztetik a vasúti fuvarozást – elsősorban a kombinált áruszállítást – érintő legfontosabb kérdéseket.

Az újonnan megválasztott elnök első rendű feladata valamennyi régi és új európai vasúttársaságot megnyerni az együttműködésre a platformon belül. Be szeretnék vonni a munkába az infrastruktúra vasutakat is, hogy minden szereplő vegyen részt az érdekegyeztetésben a hatékonyabb piaci fellépés érdekében.

Berényi János, aki egyben – mint a Hungarokombi elnöke – az Európai Kombinált Fuvarozási Társaságok Szövetségének (UIRR) alelnöke is elmondta: az Interunit célja, hogy közös akarattal minél több árut irányítsanak a közútról a vasútra a környezet védelme és az európai közutakon kialakult torlódások megszüntetése érdekében.

Berényi János hangsúlyozta, hogy fontosnak tartja a nyitást az újonnan alakult vasúti társaságok irányába. Ez nagy vitát vált ki a szervezetben belül is, mert a nagy európai vasúttársaságok nehezen fogadják el a vasúti liberalizáció keretében a piacon újonnan létrejövő versenytársakat.

Berényi János kifejtette: az Interunit be kívánja vonni a munkába azokat a vasúti infrastruktúra vállalatokat, amelyek leváltak a nagy vasúti társaságokról. Szeretnék elérni, hogy a vasúttársaságok és a megrendelők úgynevezett minőségi megállapodást kössenek. Ebben a megbízó garantálna egy adott mennyiségű fuvar, a vasúttársaság pedig biztosítaná a meghatározott színvonalú szolgáltatást.

Berényi János véleménye szerint az Interunit elnökévé történt megválasztásában közrejátszott, hogy a nemrégiben megalakult Európai Vasúti Főhatóság (ERA) igazgatótanácsi tagja lett. Az Európai Vasúti Főhatóság az unió 25 tagállamának vasútjai számára alkot direktívákat az eltérő műszaki paraméterek egységesítése, illetve a különböző biztonsági előírások harmonizálása érdekében. Ez lehetővé tenné, hogy az európai vasutak – a közutakhoz hasonlóan – határátlépő módon a teljes fuvarozási útvonalon azonos elvek és előírások mentén dolgozzanak, ami feltétele a vasúti fuvarozási piaci részarány igencsak kívánatos növekedésének – tette hozzá Berényi János.

## Választás az MLSzKSz közgyűlésén

A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége idei közgyűlésén megerősítette tisztségében vezetőit. Ismételten a szervezet elnökévé választotta *Fülöp Zsoltot*, a debreceni Delog Kft. ügyvezető igazgatóját, társelnökké pedig *Kiss Gyulát*, a MÁV Kombiterminál Kft. ügyvezető igazgatóját.

## Győr-Sopron-Eberfurti Vasút Rt.

### Szervezeti átalakítás

A GySEV Rt. stratégiai szervezeti átalakítása május 31-én befejeződött. A részvénytársaság székhelyét a vasútüzem központjába, Sopronba helyezik át és a Szilágyi Dezső téri iroda vezérképviseletként működik a jövőben. Siklós Csaba vezérigazgató Budapestről, a vezérképviseletről irányítja a társaságot.

A vasúttársaság integrált magyar és osztrák üzeme három szervezeti egységbe tagozódik:

– Vállalkozó vasúti üzletág, amelynek élén dr. Józán Tibor áll, vállalkozó vasúti vezérigazgató-helyettesi beosztásban.

– A pályavasúti üzletágot dr. Székely Csaba, pályavasúti vezérigazgató-helyettes vezeti. Munkáját a magyar üzem területén Edlinger János, az osztrák üzemrésznel Hans Lampel üzemigazgatók segítik.

– A társasági szolgáltató üzletágot Ács Sándor, gazdasági és befektetési vezérigazgató-helyettes – egyben a vezérigazgató első helyettese – irányítja.

## Új MÁV Cargo-igazgató



Májustól *Völgyi Miklós* (56 éves) lett a kereskedelmi igazgatója a *Magyar Államvasutak Rt. (MÁV)* áru fuvarozási üzletágának.

Völgyi egész életében a vasútnál dolgozott. 32 évvel ezelőtt állt munkába az állami vállalat járműjavító részlegénél mint munkaszervező, 1974-ben pedig a vezérigazgatóságra került, ahol áru fuvarozással kapcsolatos teendőket kapott.

1991-től már osztályvezetői beosztásban dolgozott: fontos feladata volt a közúti szerelvények vasúti fuvarozásának megszervezése, amely ebben az időben indult Magyarországon. Emellett a vasúttársaság '90-es évek elején lezajlott szerkezeti átalakításában is részt vett.

Völgyi Miklós 1996 és 2003 között áru fuvarozási szakigazgató-helyettesként elsősorban az új MÁV-leánycégek megalapításával, illetve a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) építésének előkészítésével foglalkozott. 2003 óta kereskedelmi osztályvezető a cégnél.

A szakember 1975-ben végzett a Budapesti Műszaki Egyetem okleveles közlekedésmérnök szakán. E mellé a '80-as években gazdaságmérnöki másoddiplomát szerzett, később pedig munkavédelmi szakmérnöki oklevéllel egészítette ki képzettségét.

Völgyi Miklós nős, két gyermek édesapja.

## László Péter a vezérigazgató-helyettes

Június 8-tól László Péter (47 éves) a MÁV Rt. új pénzügyi vezérigazgató-helyettese, megbízott elődje, *Budainé Ferenczy Zsuzsanna* a MÁV Rt. központi controlling főosztályának vezetőjeként folytatja munkáját. *László Péter* 1982-ben szerzett közgazdászdiplomát Budapesten, és kinevezése előtt a Csemege Match Rt. és a Profi Magyarország Rt. pénzügyi vezetője volt.



A szállítmányozók szövetségének közgyűlésén is téma volt

## A kivetéses import áfa következményei



Léránt György (57 éves) a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének elnökségi tagja, a Vámügyi Munkabizottság vezetője. 1990 óta a METCOSPED Kft. ügyvezető igazgatója.

Július elsején lép hatályba a módosított áfa-törvény. A jogszabály szerint a Magyarországra érkező import termékek után – kivetéses módon – általános forgalmi adót szed be a vámhatóság. Ez arra ösztönözheti a kereskedőket, hogy külföldön vámkezeltessék az importárut (s ezzel szegényebb lesz a költségvetés bevétel-oldala). Léránt Györggyel, a METCOSPED Kft. ügyvezető igazgatójával (aki a szállítmányozók szövetségének közgyűlésén szakmai véleményt fűzött a törvénymódosításhoz) beszélgettünk e sokakat érintő témáról.

– Mit tartalmaz a törvénymódosítás?

– A törvénymódosítás a gazdálkodók túlnyomó többségére visszaállítja az EU-csatlakozásunk előtti import áfa kivetéses rendszerét (az import áfát a vámmal együtt kell megfizetni). Tehát az önbevallásos import áfa helyett főszabályként a kivetéses szabály lép életbe. Ez alól csak bizonyos, speciális vámhatósági engedéllyel rendelkező adózók kapnak felmentést.

– Kik tartoznak a kedvezményezettek körébe?

– Az adózó az engedélyt csak abban az esetben kapja meg a vámhatóságtól, ha bizonyos feltételeknek megfelel: először is megbízható vámadósnak minősül. Másodsor, a kérelem benyújtásának évét megelőzően legalább egy éve az állami adóhatóságnál belföldön nyilvántartásba vett adóalany (ez a 2005-ben történő kérelmezés esetén azt jelenti, hogy már 2004. január elsején szerepelni kellett az adóalany-nyilvántartásban). Harmadsor, a tárgyév megelőző évi termékexport, a termékexporttal egy tekintet alá eső termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás, a nemzetközi közlekedéshez és a termékek nemzetközi forgalmához közvetlenül kapcsolódó termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás, valamint a Közösségen belüli termékértékesítés összesített adóalapja eléri a belföldi termékértékesítés összesített adóalapjának 67 százalékát, de legalább 10 milliárd forintot. Egy másik lehetőség, hogy a tárgyév megelőző évi termékexport, a termékexporttal egy tekintet alá eső termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás, a nemzetközi közlekedéshez és a termékek nemzetközi forgalmához közvetlenül kapcsolódó termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás, valamint a közösségen belüli termékértékesítés összesített adóalapja eléri a 20 milliárd forintot.

– Mi a teendője a vállalkozásoknak?

– Azok a gazdálkodók, akik nem felelnek meg a feltételeknek, (azaz július elsejétől a vámhatóság által kiszabott áfát meg kell fizetniük) s nem rendelkeznek vámhatósági – pl. vámraktári, halasztott fizetési stb. – engedéllyel, a vámbiztosíték alapjául szolgáló pl. bankgarancia összegének 2005. július 1-jétől az áfa összegére is fedezetet kell nyújtania. Érdemes ezért a vámbiztosíték összegét felülvizsgálni, majd szükség esetén gyorsan intézkedni az

engedélyek (vám biztosíték összegének) módosításáról az illetékes fővámhivataloknál.

Június 15-éig lehetett a VPOP Vámigazgatóságához benyújtani a kérelmet az áfa törvény által lehetőségként biztosított engedélyre. Az önadózásra vonatkozó, 2005. július 1-jétől 2006. június 30-áig szóló engedély iránti kérelmek elbírálásakor az értékhatárok tekintetében 2004. május elseje és december 31-e közötti időszakot kellett alapul venni. (Időarányosan a 10 milliárd forint értékhatár helyett csak 6,6 milliárd forintot, a 20 milliárd forint helyett 13,3 milliárd forintot kellett figyelembe venni.) Az ezt követő évekre vonatkozóan az önadózás engedélyezése iránti kérelem benyújtásának határideje a tárgyév március 31-e.

– *Milyen következményekkel jár az új rendszer?*

– Az import áfa elszámolás rendszerének megváltoztatása természetesen kihat az adózók adólevonási jogosultságára is. Azon társaságoknak, amelyek a jövőben nem lesznek jogosultak önadózás útján rendezni import áfa elszámolási kötelezettségüket, meg kell finanszírozniuk az importot terhelő áfa összegét. Az előzetes áfa levonására ugyanis ismét csak a vámhatósági határozat alapján, az import áfa megfizetésének időpontjától (vagy ha az elszámolás vám biztosíték elszámolásából teljesül, a határozat közlésének napjától) lesznek jogosultak.

A fuvarszközök mielőbbi felszabadítása érdekében az árutulajdonos igyekszik majd az áru Magyarországon kívüli szabadforgalomba helyezését megoldani, így a vámkezelések külföldre (más EU-tagországba) kerülhetnek.

Félő, hogy a kivetéses rendszerben július elsejétől az áfa megfizetésének Garancia Ellenőrzési Központ – GEK igazolásáig megállítják a fuvarszközöket, és az így keletkező károkat most sem fogja senki megtéríteni. (Amíg a vámhatóság látja a befizetés megérkezését a rendszerben, az áru és a kamion áll...) A fuvar időtartama kiszámíthatatlanná válik, amíg nem lesznek meg a kezességvállalási hajlandóságok.

Nagy gond, ha a záhonyi forgalomban belépő áruk esetén, a vasúti kocsit nem szabadul fel. Ennek elkerülésére a megbízó a vasúti árut a szlovákiai Ciernán vámkezelte, és Záhony kivesik a forgalomból. (A MÁV-ot kellemtlenül érinti, ha az importáru nem Záhonyon át jön be az országba...) A megoldáshoz az is segítséget jelentene, ha a megbízó rendelkezne áfa biztosíték-menteséggel, pl. halasztott vámfizetési engedéllyel. Sajnos az ilyen en-

A Magyar Szállítmányozói  
és Logisztikai Szolgáltatók  
Szövetsége

**SZAKMAI  
HAJÓKIRÁNDULÁST**  
szervez Visegrádra  
szeptember 10-én.  
Szakmai találkozót,  
szórakoztató családi programmal.

Bővebb információ:  
MSzSz 266-6971

gedélyek zömét a gazdálkodók 2004. május elseje után szüneteltették, hiszen nulla százalékos vámtétel miatt az engedélyek és a mögöttes bankgaranciák fenntartása szükségtelemmé vált. Ezért azt javaslom a szállítmányozóknak – ahogy ezt a közgyűlésen is elmondtam – hogy még az új szabályok hatályba lépése előtt konzultáljanak megbízóikkal a fuvarszközök gyors felszabadítása, vagy a visszatartás esetén jelentkező károk viseléséről. A konzultáció során az arra jogosultak kérjenek engedélyt a kivetés alóli mentességre, aki pedig nem jogosult ennek kérésére, az kérjen engedélyt az áfa biztosítása alóli mentességre, vagy gondoskodjanak előre arról, hogy a szabadforgalomba helyezés miatt a fuvarszköz ne álljon feleslegesen.

A szállítmányozói kezességvállalás esetén a garancia mértékével van a gond, mivel megszűnt a maximált garancia mérték (most 20 millió forintért már nem lehet korlátlanul vállalni).

– *Miért nem jelezték előzetesen ezeket a várható hatásokat a törvényalkotóknak?*

– Sem a szakmai érdekképviseltek, sem a kamarák nem kapták meg véleményezésre a tervezetet az ország-

gyűlési képviselői indítványra elkészített törvénymódosításról. Elmaradt az együttgondolkodás. A törvénymódosítás nem volt kellően előkészítve, így nagy valószínűséggel az eredeti cél (az áfa megfizetés elkerülésének megakadályozása és az e forrásból származó bevételek eddiginél kiszámíthatóbb beérkezése a költségvetésbe) sem fog a kívántak szerint teljesülni. Ráadásul a jogszabály nagy pofont jelent a kis és közepes nagyságú vállalkozások számára, amelyek így diszkriminatív módon kerülnek megkülönböztetésre a nagyokkal szemben.

– *Mi lehet a megoldás a negatív hatások elkerülésére?*

– Mivel a törvény – hátrányokat megszüntető – módosítására nincs lehetőség, mindenképpen szükséges az előzetes konzultáció az árutulajdonos megbízókkal annak érdekében, hogy a fuvarszközök felszabadítása ne késlekedjék és ezzel az állásdíjak elkerülhetőek legyenek. Ilyen lehetőségek a vámhatósági engedélyek az önadózásra, illetve az áfabiztosíték-mentességre, vagy a más tagállamban történő szabadforgalomba helyezés lehetőségének vizsgálata.

Bárány Tibor



Az év fiatal szállítmányozója

## Hamvai Enikő: irány Moszkva!



**Egy huszonhat éves forgalombonyolítónak – az orosz nyelv szeretete miatt – már rég dédelgetett vágya volt Moszkvába kijutni. Nagyon megőrül, amikor 2004 őszén olvassa a Szállítmányozók Nemzetközi Szervezete (FIATA) fiataloknak szóló, szakmai versenykiírásában, hogy a győztesek következő év szeptemberében részt vehetnek a 2005. évi FIATA-kongresszuson, Oroszországban. Buzgón nekiilodul, és szívós munkával veszi az akadályt: 2005 januárjában ő lesz az Év Fiatal Szállítmányozója az MSzSz által meghirdetett, hazai elődöntőben. Viszont ezzel még nem utazhat, derül ki számára menet közben: hátravan még a regionális forduló megnyerése.**

– Tavaly ősszel mindannyian kaptunk egy körlevelet, hogy van lehetőség pályázni – emlékszik vissza Hamvai Enikő, a Mávtransped Szállítmányozási Kft. munkatársa –, és én úgy gondoltam, hogy ez egy nagy kihívás, és jó alkalom lenne megmérgettni magam. Ügyvezető igazgatói ajánlással neveztem, majd megküldték a két teljesítendő fuvarfeladatot. December végén kellett beadni a megoldásokat, és idén januárban megtudtam, hogy a négy hazai jelentkező közül megnyertem a magyarországi fordulót. Teljes meglepetés volt számomra, és nagyon örültem.

Április végére, a második (nemzetközi) elődöntőbe már három fuvarfeladattal és idegen nyelven kellett pályázni. Angolul ugyan jelenleg még csak középfaladó szinten beszélek, de a közvetlen munkatársaim és más speditőr cégek is sokat segítettek a prezentációm elkészítésében, akiknek ezúton is köszönöm, hogy rám áldozták az idejüket és fáradságukat. Az első forduló anyagom tapasztalataiból és bírálatából magam is sokat tanultam. Június végén hirdettek öt regionális győztest (ők mehetnek majd Moszkvába), akiknek dolgozatát a nyár folya-

mán újfent összevetik, és közülük választják ki a világszűrt.

A szállítmányozói szakmát a Hunfalvy János Külkereskedelmi és Közgazdasági Szakközépiskolában ismerem meg, ahová az orosz nyelv továbbtanulása miatt iratkoztam be. 1997-ben érettségiztem külkereskedelmi szakon, majd ötödéven megszereztem a nemzetközi szállítmányozói szakképesítést is, és letettem a külkereskedelmi anyaggal bővített, középfokú orosz nyelvvizsgát.

Az iskolák végeztével rögtön elhelyezkedtem. Két kisebb kaliberű nemzetközi szállítmányozó cégnél kezdtem a pályámat, ahol a szakma alapjait és különböző fuvarozási ágak (konvencionális és konténeres szállítmányozás) lebonyolítását tanulhattam meg. Ezzel a gyakorlati tudással szakmai kapcsolatok révén, felkérésre kerültem a Mávtransped Szállítmányozási Kft.-hez, ahol 2002 áprilisától dolgozom. Sikerült hamar felvennem a cég ritmusát, beilleszkednem a működési rendbe, és megszoknom az ügyletek sokrétűségét, a tételek nagyságrendjét. A mezőgazdasági-ipari termékcsoport csapatában konvencionális és konténeres export-import forgalommal foglalkozók túlnyomórészt a FÁK-országok irányába, de az európai viszonylatokba is. A munka mellett 2003-ban elvégeztem a Budapesti Gazdasági Főiskola Külkereskedelmi, Vendéglátóipari és Idegenforgalmi Karának kereskedelmi szakát, így szereztem közgazdasági diplomát.

A közeljövőben az angol nyelvvizsgát szeretném letenni, amiben a cég támogatást nyújt. A távlati terveim is a szállítmányozáshoz kötnek, nem kívánok váltani. Sokan mondják, hogy karrierista vagyok, de én nem vallom magam annak; szerintem csak egész egyszerűen nagyon szeretem a változatos, kreatív, kihívásokkal teli szakmámat, ahol emberekkel dolgozhatok, a nyelvet is használhatom, ahol mindig történik valami. Az sem tántorít, hogy huszonnégy órában talpon kell lenni, hogy percre kész szolgáltatást nyújtsunk; ez a záloga annak, hogy megfelelek minden ügyfél igényének. Májusban volt az esküvőm, íme, össze lehet egyeztetni a szakmai pályafutást és a családalapítást.

**Varga Violetta**

Német vélemények

## Regionális logisztikai központ: elveszett előny

Magyarország a Balkán felé irányuló logisztikai tevékenységek központjává válhat a következő években, ám ezt a magyar hatóságok lassúsága és az infrastruktúra hiánya jelentősen veszélyezteti, állítják a német logisztikai cégek vezetői. Abban is egyetértenek, hogy az ország egyelőre semmiképpen sem nevezhető Kelet-Közép-Európa logisztikai központjának.

„Magyarország nem vált Európa egyik regionális logisztikai központjává, és nem is fog” – közölte *Hoffmann Vilmos*, a Kühne und Nagel Kft. szállítmányozási igazgatója. Hozzátette, az úgynevezett logisztikai banán – azaz az a terület, ahol a legerősebb logisztikai tevékenység folyik, Észak-Franciaországból indul és Hollandián, Belgiumon keresztül Oroszország felé tart – északabbra húzódik, Magyarországot elkerüli. „Az Oroszországba irányuló áruk útja is inkább Lengyelországon vagy Csehországon keresztül vezet” – fűzte hozzá. *Hoffmann Vilmos* úgy látja, hogy Magyarország Kelet-Közép-Európában sem vált regionális logisztikai központtá, ez a cím inkább Csehországot vagy Lengyelországot illetné meg. Ezt többek között a kedvezőbb földrajzi fekvéssel, a bérek és közterhek kedvezőbb arányával, a megbízha-

több munkavégzéssel és a nyugat-európai gyártókhöz közelebb fekvő telephelyekkel magyarázza. A szállítmányozási igazgató úgy véli, Magyarországot az is alkalmatlanná teszi a regionális logisztikai központ szerepére, hogy néhány szomszédja alacsony fejlettségi fokon áll. Így például az orosz piacra szállítások csak Ukrajnán vagy Románián keresztül oldhatók meg, ott viszont nem mennek túl gördülékenyen a dolgok, jegyzi meg.

Hasonló véleményen van egy másik német szolgáltató vezetője is, szerinte még tart a verseny a központi szerepért. „A kelet-közép-európai régió logisztikai központjává válásért folyó csatában Magyarország veszített az EU-hoz vele azonos időben csatlakozott országokkal szemben” – állítja *Bognár Zsolt*, a pilisvörösvári székhelyű *Liegl & Dachser Logisztikai Kft.* ügyvezetőigazgató-helyettese. *Bognár Zsolt* azonban úgy látja, hogy a folyamat még nem zárult le, így Magyarország inkább a következő körben csatlakozó országokkal veheti fel a versenyt egy regionális központ szerepéért. „Most kell régiós szerepre törni” – teszi hozzá.

A specializált logisztikai szolgáltatások terén sem sikerült Magyaror-

szágnak vezető pozíciót kivívnia, állítja egy logisztikai szakember. „Ami az élelmiszer-ipari logisztikát illeti, a kelet-közép-európai régió központja inkább Szlovákia lett, azon belül is Pozsony és környéke” – véli *Keresztes Áron*, a mélyhűtött élelmiszerek szállítására szakosodott *Nagel Hungária Kft.* kereskedelmi igazgatója. *Keresztes Áron* úgy látja, Magyarország akkor lehet a térség logisztikai központja, ha a kereskedelem Románia és Ukrajna területén is felvirágzik.

Az egyik legnagyobb probléma továbbra is a bürokrácia. „A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnokságának nem sikerült a régi rendszerből kilépnie, továbbra sem szolgáltathatóságként. A vámolás lassú és nehézkes” – állítja *Bognár Zsolt*. Hozzáfűzi: több cég inkább az EU-ba beléptetés helyén, vagy Szlovákiában vámoltat, hogy időt és költségeket takarítson meg. *Bognár Zsolt* emellett magasnak találja az iparűzési adót és a bérekre rakódó járulékok mértékét.

„Amennyiben a hatóságok nem változtatják meg hozzáállásukat, Magyarország végleg leszámolhat a lehetőséggel, hogy a térség logisztikai centruma legyen” – közölte *Thomas Schleife*, a *Rewico Logistik Interna-*







tional GmbH, és annak tulajdonában lévő Rewico Logistics Kft. ügyvezető igazgatója. Thomas Schleife szerint a magyar hatóságok lassúbbak a szlovákokhoz képest. Ráadásul Szlovákia megreformálta adórendszerét, és a bérekre rakódó járulékok mértéke is kisebb. „Emiatt a globális szolgáltatók inkább Csehországra és Szlovákiára koncentrálnak. Szlovákia a magyarországi logisztikai szolgáltatók részéről is jelentős befektetéseket vonzott, más cégek pedig áttelepültek az országba” – nyilatkozta Thomas Schleife. Az ügyvezető arra számít, hogy a Románia és Ukrajna felé irányuló szállítások mértéke jelentősen növekszik a közeljövőben.

Hoffmann Vilmos úgy látja, hogy Magyarország inkább a Balkán felé válhat regionális logisztikai központtá. Keresztes Áron ezzel egyetértve felteszi a kérdést: vajon mikor nyílnak meg ezek a piacok? Thomas Schleife szerint ahhoz, hogy Magyarország legyen a kapu az említett régióban, számottevő infrastrukturális beruházásokat kell végrehajtani. Bognár Zsolt úgy véli, szükség van autópálya-beruházásokra, valamint arra, hogy befejeződjön a Budapestet elkerülő M0-ás körgyűrű. Emellett gondot jelentenek az alacsony áteresztőképességű határátkelők az olyan piacok irányába, mint Románia, Ukrajna és Szlovénia, és kamionparkolókból is hiány van, teszi hozzá.

A Liegl 2005 első negyedében 10%-kal növelte árbevételét az előző év hasonló időszakához képest, Bognár

Zsolt az egész évre 10–15%-os növekedést vár. A cég további felvásárlásokat tervez; tavaly Szlovákiában jutottak hozzá egy logisztikai és szállítványozási céghez. A Liegl egy partnercégen keresztül jelen van Szlovéniában, de Ukrajnában és Bulgáriában is kíván terjeszkedni.

A cég tervez vállalatfelvásárlást Magyarországon, Hoffmann Vilmos azt várja, hogy a magyar piacra egy-két amerikai vagy európai szolgáltató is beléphet. Szerinte a partnerségi kapcsolat ideje lejárt, a piacon kifizetődőbb saját vállalattal jelen lenni. A Kühne und Nagel jelenleg saját leányvállalata révén van jelen Romániában.

„Ha a partnerség felfejlődött, akkor a nagyobbik tulajdonos vagy megveszi azt, vagy új céget alapít, és abba viszi át a forgalmat” – mondja Hoffmann Vilmos. A Kühne április végére hozta az első negyedéves üzleti tervét: bevételei mintegy 15%-kal emelkedtek az előző év azonos időszakához képest, és ugyanakkora bővüléssel számolnak az egész évre. A logisztikai szolgáltatások díjai 10–15%-kal csökkentek Magyarország uniós csatlakozása óta, miközben erősödött a verseny a közúti, a gyűjtő-, a légi szállítványozás és a raktárlogisztika területén. Hoffmann Vilmos azt tapasztalta, hogy a fizetési határidők megnöttek, a nyereség pedig csökkent.

A Nagel Hungária Magyarország EU-csatlakozása után alakult meg, jelenleg egy telephellyel működik az országban. A cég pár éven belül piacve-

zetővé kíván válni Magyarországon, és újabb négy telephely nyitását tervezi Pécs, Szeged, Polgár, valamint Győr vagy Szombathely közelében, mondta Keresztes Áron. Úgy látja, hogy „a Nagel kedvező helyzetben van Magyarországon, mert hűtöttáru-fuvarozásra specializálódott nemzetközi cég nincs a piacon, a helyi vállalatok pedig nem tőkeerősek, nincs kiépített depórendszerük, ami ezen a területen pedig nagyon fontos”. A Nagel anyavállalata az unió bővítésével párhuzamosan terjeszkedett, Szlovákiában is tavaly kezdte meg tevékenységét, jegezte meg Keresztes Áron.

Thomas Schleife elmondta, hogy 2005 első negyedében lassan növekedett a logisztikai piac Magyarországon, ám a nemzetközi fuvarozásból és a Magyarországon tevékenykedő ázsiai cégeknek végzett logisztikai tevékenységekből származó bevételek miatt mintegy 10%-kal nőtt a Rewico árbevétele. Ugyanakkor a cég által üzemeltetett, az értéknövelt szolgáltatásokra (bércsomagolás stb.) specializálódott Pick-Pack.hu tevékenységét a környező országokra is szeretnék kiterjeszteni. Ez a leányvállalat havonta 20%-kal növelte bevételeit az elmúlt időszakban. Thomas Schleife összeolvadásokra és új szereplők megjelenésére számít a magyar piacon. Bár a cég korábban magyar logisztikai szolgáltatók felvásárlását tervezte, most nem kíván akvizíciókat végrehajtani.

Forrás: *Budapest Business Journal*

Frans Maas Hungária Kft.

## Új telephely, új szolgáltatások, új divíziók, új forgalmi csúcs



Péchy Tamás

Pár hónapos csúszással, a tervezett tavaly őszi helyett az év elején költözött új székhelyre a holland Frans Maas magyarországi leányvállalata. A budaörsi „Shark Park” legnagyobb bérlői már szépen „belakták” a 9000 m<sup>2</sup> raktár- és 750 m<sup>2</sup> irodarészt, amely jelenleg 45 embernek ad munkát. A költözés mellett a munkára is nagy figyelmet fordítottak, aminek eredményeként 2004-ben minden korábbit meghaladó, 1,5 milliárdos forgalom bonyolított le a cég. A fejlődésnek és az ideai változásoknak még ezzel koránt sincs vége: Péchy Tamás, a Frans Maas Hungária Kft. 30 éves ügyvezetője örömmel jelentette be a Navigátornak, hogy május elején megkezdte működését a 2000 palettás kapacitású, legkorszerűbb EU szabványnak megfelelő ADR-raktárunk. Hamarosan pedig megnyitják légi irodájukat a ferihegyi repülőtéren.

Az utóbbi években több cég költözésének lehetünk szemtanúi a szakmában, és bizony nem volt ritka, hogy hónapokkal az új telephely birtokbavétele után is még komoly építkezések folytak. Sőt akadt, ahol bizony valódi építkezési sárdagasztás után lehetett csak megközelíteni az irodákat is. A Frans Maasnál viszont láthatóan gyorsan sikerült akklimatizálódni az új helyen. Ez tényleg szebb és láthatóan korszerűbb, mint a régi, pestszentlőrinci telephely. Az új székhely kiválasztásakor több helyszín is szóba került, amikor arról érdeklődöm Péchy Tamástól, hogy végül miért Budaörsöt választották, nevetve válaszol:

– A kollégák azt szokták erre mondani, hogy azért, mert a közelben lakom... Nos, ez ugyan igaz, de félretéve a tréfát, sok szempontot figyelembe véve döntöttünk a helyről és a partnerről. Jól éreztük magunkat az Akadály utcában is, csak a stratégiai elképzelésünk alapján fejleszteni akartuk a raktár-logisztikai tevékenységünket és ott erre már nem volt lehetőség. Mindenképpen egy jó infrastruktúrájú, földrajzilag kedvező helyszínt kerestünk, és azt hiszem, Budaörs minden szempontból megfelel az elvárásainknak. Az M1–M7 közös szakasza, a Budaörs-nyugat lehajtótól egy-két percre van tőlünk. Úgy gondolom, az év eleji költözés minőségi és méretbeli váltást is jelentett a cég életében, hiszen 10 ezer m<sup>2</sup> területet már be is építettünk, így a logisztikai szolgáltatásunk fejlesztésének már nincs akadály. Egy korszerűen felszerelt telephelyen tudjuk a partnereket személyre szabottan kiszolgálni, ami mind nekünk, mind a megbízóknak előnyös.

Erről a látogató könnyen meggyőződhet a saját szemével is, hiszen a folyosóról, amelyről a kényelmes, jól felszerelt irodák nyílnak, emeletnyi magasságból belátni a raktárba. És bizony az üvegfallal túl valóban a legkorszerűbb igényeknek megfelelő csarnokba leshetünk be. A leendő ügyfél így tényleg a saját szemével győződhet meg arról, hogy áruja szakavatott kezekbe, jó helyre kerül. Azután, hogy üzletileg is megérje mindkét félnek, már csak egyezség kérdése.





Apropó üzlet. Egy évvel hazánk uniós csatlakozása után sok szállítmányozó cég panaszkodik jelentős bevétel és forgalom csökkenésre. A fuvarozó cégek érdekképviselői pedig egyenesen sztrájkhangulatban vannak, mert a külföldi versenytársakkal szemben, a hazai piacszabályozás hátrányos hatásai miatt a kis és közepes cégek egy része lassan kénytelen feladni a küzdelmet. Mindezzel szemben szinte csupa jó hírről számol be az ügyvezető, amikor arról érdeklődöm, hogy a multinacionális cégekkel szemben az (ár)versenyt hogy bírja a Frans Maas Hungária?

– Idáig is volt árverseny, így ez nem érhetett senkit sem váratlanul – mondja Péchy Tamás. – Az kétségtelen, hogy a vámhatárok megszűnésével el estünk a vámkezelésből származó bevételeink 90 százalékától, amit bizony képtelenség pótolni. De azt mondom, hogy erre lehetett számítani, ezért a várható bevétel kiesések kompenzálására újabb üzletágak beindítása mellett döntöttünk, valamint a meglévő divíziókban rejlő tartalékok jobb kihasználását céloztuk meg. Például a fő tevékenységünket jelentő közúti gyűjtőszállítmányozásban új járatokat indítottunk a megbízók igényei szerint, elsősorban az új tagországokba, de az EU-n kívüli kelet-európai országok felé is nyitottunk. Az új területek közül a

2003-ban alakult tengeri üzletág (konténeres és gyűjtőszállítmányozás) folyamatosan fejlődik mind a forgalmat, mind a megbízók számát tekintve. A logisztikai tevékenység fejlesztése is sok új ügyfelet jelentett számunkra, főleg, hogy 2003-tól közvámraktárként és 2005-től áfa-raktárként is működünk. Az Unió nyújtotta új lehetőségek közül is igyekeztünk minél többet kihasználni, így átvállaljuk számos partnerünkötől az Intrastat adatszolgáltatást. Mindezek eredményeként 2004-ben a forgalmunk 36 százalékkal növekedett és elérte a 1,5 milliárd forintot. Az idei év első felének adatai is hasonló növekedést ígérnek számunkra.

Hogy ez a tendencia valóban megmaradjon, alig négy hónap után újabb (előre)lépést tettek a fejlesztésben: májusban megnyitották ADR-raktárukat. A nem csak értékében jelentős beruházás eredményeként az országban is ritkaság számba menő, vadonutú építésű, az EU szabványoknak is megfelelő raktárral várják a veszélyes anyagaikat elhelyezni kívánó ügyfeleket. A legmodernebb habos oltórendszerrel szerelték fel az 1000 m<sup>2</sup>-es, 2000 paletta befogadására alkalmas raktárt, és bizonyos anyagok gázos oltórendszere is kiépítésre került. Az 1, 6.2 és 7 ADR besorolású áruk kivételével minden veszélyes anyagot el

tudnak helyezni – egyelőre bevezető áron.

A következő „veszélyes lakóknak” nyújtanak „biztonságos otthont”: ADR 2 Gázok; ADR 3 Gyúlékony folyékony anyagok; ADR 4.1 Gyúlékony szilárd anyagok, önreaktív anyagok és érzéketlenített szilárd robbanóanyagok; ADR 4.2 Öngyulladásra hajlamos anyagok; ADR 4.3 Vízrel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok; ADR 5.1 Gyűjtő hatású (oxidáló) anyagok; ADR 5.2 Szerves peroxidok; ADR 6.1 Mérgező anyagok; ADR 8 Maró anyagok; ADR 9 Különböző veszélyes anyagok és tárgyak. A csúcstechnika mellett, a megbízó afelől is nyugodt lehet, hogy az áruja profi kezekbe kerül, hiszen a kollégák folyamatosan magas szintű továbbképzéseken vesznek részt, teszi hozzá az ügyvezető igazgató.

De még ez sem jelentette az utolsó idejű újrást a Frans Maas szolgáltatási palettáján. A legújabb „gyermek” a légi üzletág, „vallja be töredelmesen” Péchy Tamás. A korábbi tervekhez képest néhány héttel később nyílik légi képviselői irodájuk, de erről bővebben majd legközelebb... A küldemények kézbesítését akár háztól házig vállalják – és természetesen teljesítik.

F. Takács István



## A TANSPED újjászületése...

Az elmúlt egy-másfél évben nem sokat hallottunk a TANSPED háza tájáról.

Majd a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének éves közgyűlésén, május 25-én, hozzászólási lehetőséget kapott a Tansped Oktatási és Szolgáltató Kft. új ügyvezető-igazgatója, dr. Csiki-Bege Lajos. Ismertette a szövetség tagjaival, hogy tulajdonosi szerkezet-váltás következtében átszervezték a társaságot, új menedzsment került a fenntartó kft. és az iskola élére. Mint mondta, lényeges változás az új, óbudai székhely, de változatlanul elsődlegesen a szállítmányozás és a logisztika területén működő cégek képzési igényeit kívánják kielégíteni.

Ezek után, előzetes látogatást tettünk az óbudai oktatási bázisnál. Mint helyben kiderült, többről nem is lehetett volna szó, mert a költözés hévében jártunk ott. A beköltözést a Tansped egyik felelős munkatársa, Vitéz Gábor irányította. Vezetésével megtekinthettük a bázist, amely a Csiki-Bege Autóplázában található.

Az autópláza talán Európában a legnagyobb ilyen jellegű építmény. A 18 500 m<sup>2</sup> területen találunk 6 személygépkocsi márkakereskedést, motorkerékpárokat és vízi-járműveket, szervizeket és mindent, ami a közlekedéshez és a közlekedési szolgáltatásokhoz kapcsolódik: bank, motoros-találkozó-

hely, egészségközpont, konferenciaközpont, oktatásiközpont (a Tansped); a felsorolást folytathatnánk.

A Tansped az első emeleten helyezkedik el. A 350 m<sup>2</sup> területen erőteljesen érvényesül a belsőépítész igénye a XXI. század ergonomiai és oktatástechnológiai igények kielégítésére: esztétikus arculatú oktatótermek egyedi tervezésű bútorokkal, amelyeket korszerű informatikai eszközökkel szerelnének felszerelni (felfüggesztett projektorok, flip-char-tok, touch-monitorok). Kísérőnk kifejtette véleményét, amely szerint a szakma összefogásával hazánk egyik legkorszerűbb oktatóbázisát lehetne kialakítani. Nem kérdés, hogy ennek elsődleges haszonélvezője a magyar gazdaság lenne, hiszen már kormányzati szinten is kiemelten kezelik a középfokú szakképzés és a felnőttképzés kérdését.

Rövid látogatásunk után megkerestük dr. Csiki-Bege Lajost, akivel az épület adottságaira alapozva sikerült abban megállapodnunk, hogy szeptembertől a kiadónk szervezésében szeptembertől közösen kezdeményeznénk ott a közlekedésben tevékenykedő top-menedzserek havi találkozóját.

A Tansped képzési terveire (amelyek a korábbi szállítmányozási és logisztikai irányokhoz képest a közúti közlekedési területtel és az ide kapcsolódó szolgáltatásokkal is kiegészülnek) a későbbiekben visszatérünk.





A modern előadó terem



Az oktatói iroda



the way to go...



A REWICO Európában és Ázsiában

## Siker Magyarországon és Kínában is

A REWICO Logistics Kft. vendégeként munkatársunk Münchenbe utazott, s a „transport logistic” kiállításon, a REWICO Logistik International GmbH standján interjút készített Thomas Schleife-vel, a REWICO cégcsoport társtulajdonosával és ügyvezető igazgatójával.

– Schleife úr, kérem mutassa be a REWICO-t olvasóinknak.

– A REWICO-t 1958-ban, Hamburgban alapították, nemzetközi tengeri- és légi fuvarozási középállalati profillal. A nemzetközi szállítmányozás és projektüzlet tevékenysége tette négy kontinensen ismertté. 1992-től REWICO egy saját kelet-európai szervezet kiépítésének szentelte magát. Helyi illetőségű szakemberekkel leányvállalatokat létesítettek, amelyek hálózatban dolgoznak, és koordináltan szervezik a szállításokat és logiszi-



Thomas Schleife



kai folyamatokat. Németországban, Oroszországban, Csehországban, Magyarországon, Szlovákiában, Lengyelországban, Lettországon és Ukrajnában folyó beruházások a saját infrastruktúrába – mint pl. raktárak és speciális berendezések – a kelet-európai sikerekbe vetett optimizmust és hitet tükrözik.

E szervezet segítségével REWICO elérte, hogy logisztikai szolgáltatásait Európa szerte hazai és multinacionális vevőinek egy kézből tudja nyújtani. Minden folyamatot az ISO 9001 szabvány tanúsít. REWICO a folyamatok állandó optimalizálását kínálja vevőinek. A projekt megvalósításához a vevő specifikus követelményprofil elemzését teljes részletességgel végzi el annak érdekében, hogy mindig az optimális megoldást tudja nyújtani. A vámkezeléssel és raktározással összekötött szállítástól az országon belüli terítésig, a REWICO ügyfeleinek kiváló „teljes körű szolgáltatást” nyújt. A szakképzett és hozzáértő személyzet alapvető követelmény.

Az alapos ország- és nyelvismeret jelentette a REWICO Logistik International GmbH menedzsmentje számára a garanciát, hogy egyes kelet-európai országokban bizalommal átruházhatja a felelősséget a motivált hazai vezetőgárdára. REWICO profi szakemberei mindenekelőtt a nehéz vámkezelések lebonyolításáról váltak ismertté. Szállításai pontosak, korrektek, és mentesek minden gyakran előforduló problémától. Napjainkban 12 vállalkozásban, 30 különböző telephelyen, mintegy 600 REWICO alkalmazott dolgozik Európa szerte, a szerződéses és fuvarozási logisztika területén igen magas színvonalú szolgáltatást nyújtva. Kb. 100 000 m<sup>2</sup> saját raktárterületen többek között igen kiváló minőségű fogyasztási cikkek, élelmiszert, gyógyszeripari termékeket és kozmetikai cikkeket rakodnak, csomagolnak.

A csoport növekedési aránya évente 20%, éves forgalma körülbelül 30 millió EURO. A REWICO Logistik International GmbH németországi székhelye a Berlin közelében lévő Gross Machnow-ban és Lübeck-ben található. A Ruhr-vidék és Bajorország területén is tervezzük telephelyek kialakítását. A szárazföldi fuvarozás mellett a REWICO Logistik International GmbH megkezdte minden német Keleti-tengeri kikötőből induló szállításait kelet felé.

– *Mit kell tudni a magyarországi cégről?*

– A REWICO Logistics Kft.-t 1989-ben ISTERSPED Kft. néven magán-személyek alapították. Fő tevékeny-

ségként a raktározást és az ahhoz kapcsolódó egyéb szolgáltatásokat határozták meg. A cég első telephelye a MAHART Szabadkikötő területén volt. Jelenleg a cég fő telephelye a Harbor Park Logisztikai Centrumban található, amely adottságainál fogva jó lehetőséget biztosít az ügyfelek komplex logisztikai kiszolgálására. 1996-ban lépett be a vállalkozásba a német REWICO Holding GmbH. 2003-ban a cég 100% német tulajdonba került.

Vállalatsoportunk Németország egyik vezető logisztikai szolgáltatója, amely számos multinacionális ügyfél logisztikai feladatait kezeli. A raktározási feladatokra szakosodott cégből komplett logisztikai szolgáltatást nyújtó szolgáltatóvá fejlődött a Rewico Logistics Kft.: raktározás, nemzetközi és belföldi szállítmányozás közúton és konténerben. Cégünk 2004. június 11-én sikeresen tanúsított minőségbiztosítási rendszert vezetett be a DIN EN ISO 9001-2000 szabvány ajánlása szerint. A REWICO Logistics Kft. az ügyfél árujának biztonságos kezelése érdekében a megfelelő biztosításokkal rendelkezik.

A kft. árbevétele 2003-ban 1,7 milliárd forint volt, a 2004. évben (az első teljes év német tulajdonban) 2,2 milliárd forint, s az idei évben 3 milliárd forint feletti összeg elérését tervezzük. 130 munkatárssal dolgozunk. A cég az elmúlt másfél évben két millió eurót ruházott be Magyarországon, s ezt az ütemet meg kívánja tartani. Sok pénzt költöttünk az infrastruktúra fejlesztésre, az információ-technológia megújítására, a járműpark fejlesztésére (a teljes flottát megújítottuk), a marketingre és a humán-erőforrás fejlesztésére. Változott az irányítás, a szervezeti felépítés és a belső folyamatok is. Új marketing stratégiánk, a REWICO-brand bevezetése is sikeresen beindult: ismertté váltunk, s eséllyel indulunk a nagy tendereken. Lassan beérnek a folyamatok, szaporodnak új ügyfeleink.

A REWICO számára Magyarország Oroszország után a második legfontosabb kelet-európai piac lett. Magyarország földrajzi fekvésének köszönhetően kulcs helyzetben van további, Románia és Bulgária felé irányuló terjeszkedéshez, de Szerbia és Horvátország is látókörünkbe került. Az ukrán határon, Záhonyban már konkrét tárgyalásokat folytatunk: a határ mindkét oldalán, vámentes területen szeretnénk tevékenykedni.

REWICO komplex logisztikai szolgáltatásokat kínál. Szolgáltatásai a teljes értékteremtő láncon kívül kiterjednek a hulladék elszállításra is: komplex, rugalmas szolgáltatásokkal szeret-

nénk megfelelni a nemcsak szállítmányozó céget kereső ügyfelek elvárásainak. Ide tartozik a minőség-ellenőrzés, vámkezelés, kezesség vállalás, csomagolás és biztosítások. Az ágazat súlypontja az elektrotechnikán és elektronikán van, de fontos az automotív és élelmiszer terület is. A legfontosabb ügyfeleink közé tartozik a Nestlé, LG Electronics és Bosch. A magyar cég eredményesen integrálódott a REWICO Csoportba. Erre jó példa a Baltikumba irányuló gyűjtőfuvarozás, vagy a német-magyar REWICO fuvarozási projekt, a Bosch áruinak szállítására. 2005-ben indult el a lengyelországi gyűjtőforgalmunk is.

– *Mai, globalizációs világunkban mindenki Ázsia felé tekint. A REWICO is jelen van a Távol-Keleten?*

– A REWICO Logistics Consulting (Chengdu) Co. Ltd. révén csoportunk Kínában is megvetette lábát. Szecsuan tartomány fővárosában lévő kirendeltségünk menedzsere helybéli: Dr. Xiaoyan Wang, s öt munkatársa is kínai. Nehéz és drága befektetés az iradaalapítás Kínában egy olyan közepes méretű logisztikai cég számára, mint a REWICO Csoport. Kínában három éves fejlesztési programot valósítunk meg tulajdonosaink döntése nyomán. 2004. december 21-én jegyezték be ottani cégünket. Saját szervezetünk, saját embereink, saját filozófiánk van: adott a lehetőség a sikeres működésre. Európából a termelés a Távol-Kelet felé halad, s mi lépést tartunk ügyfeleinkkel. Ezzel párhuzamosan sok kelet-európai megbízónk kapcsolatokat épít ki Kínával, s ez is erősíti pozícióinkat. Közben egyre több ázsiai cég telepedik meg Magyarországon is, amelyeknek szükségük van profi szolgáltatóra. Az ázsiaiak nagyobb bizalommal vannak az otthonról ismert cégekhez. 2005 e téren is jelentős üzleti növekedést hoz reményeink szerint.

– *Kiépítettek egy hídfőállást Kínában. Chengdu nem kikötőváros. Nincsenek nagyon bezárva ott?*

– Leányvállalatunknak két feladata van. Az egyik: Chengdu ázsiai tevékenységünk központja. Évek óta jó az együttműködésünk ázsiai partnereinkkel. A másik: a REWICO hagyományosan nemzeti szolgáltató, így ott Kínára koncentrálnak (ugyanúgy, mint a többi országban a helyi partnerekre). Szecsuan tartomány fővárosa 13 millió lakosú, bőven ad elég feladatot. A tengerparti kikötői régióban a versenytársaink már korábban megjelentek, s úgy gondoltuk, hogy az ország belsejében nagyobbban a lehetőségek, gyorsabb lesz a fejlődés esélye.

**Bárány Tibor**



Transport Logistic, 2005

## Csúcstalálkozó Münchenben

A szervezők előzetes derűlátó várakozásait is felülmúlta a június elején Münchenben megrendezett immár hagyományos „transport logistic” szakkiállítás. Az eseményt mintegy 40 ezer logisztikai és szállítmányozói szakember kereste fel, ami óriási szám. Ennek értékét külön növeli, hogy a kiállítás idén egy nappal rövidebb volt, mint tavaly.

Az eredmények közé sorolható, hogy az EU-hoz újonnan csatlakozott országokból, köztük Magyarországról a vártnál is több kiállító és látogató jelent meg a kiállításon. A kiállítók és látogatók érdeklődésének középpontjában az állt, hogy a közúti, vasúti, vízi és légi áruszállítás terén milyen új szállítmányozói és logisztikai koncepciók, lehetőségek vannak, illetve milyen új megoldások léteznek a hatékonyabb munkavégzés érdekében.

Eugen Egetenmeir, a „transport logistic” új vezetője kiemelte, hogy a kiállítók és a látogatók körében egyaránt nagyon jó hangulat uralkodott. Ez nemcsak annak köszönhető, hogy a korábbiaknál is több kiállító mutatkozott be, hanem a külföldről megnyilvánuló jelentős érdeklődésnek is. A kiállításon 103 országból vettek részt az érintett iparág szakemberei, ami 16 százalékkal nagyobb arány a korábbi esztendőhöz képest. Különösen pozitív eredményt mutat az a felmérés, amelyet a látogatók körében végeztek. Az elégedettségi mutató jelentősen javult a tavaly mért adatokhoz képest. A látogatók 64 százaléka úgy értékelte a kiállítást, hogy az komoly szerepet játszik vállalatuk életében, míg egy évvel ezelőtt ez az arány még csak 52 százalék volt. A megkérdezettek 23 százaléka egyenesen úgy vélekedett, hogy a müncheni esemény a legfontosabb a logisztikai iparágban. A legtöbben fontosnak tartották megemlíteni, hogy a szakkiállítás javára szolgált a növekvő nemzetköziség, az egyre több országból érkező szakkiállítók jelenléte. A megkérdezettek 89 százaléka éppen a növekvő nemzetköziség szellemét emelte ki (tavaly csak 81 százalék hangsúlyozta ezt a mutatót). A piacvezető vállalatok jelenlétének fontosságát a megkérdezettek 87 százaléka említette, szemben a tavalyi 82 százalékkal. Jelentős mértékben nőtt azoknak az aránya, akik a kiállítás szellemiségét, illetve az iparág életében betöltött szerepét kiválóra értékelték: a tavalyi 77 százalékkal szemben idén 87 százalékra emelkedett a nagyon elégedettek aránya.

A látogatók az iparág jövőbeni kilátásait is általában pozitívan ítélték meg. A megkérdezettek 62 százaléka értékelt a lehető-



**Az 1361 kiállító között magyarokkal is találkozhatunk. Bemutatkozott a MÁV Cargo Group, a Wáberer's Csoport, a MAHART Szabadkikötő Rt. és az RSOE rádiós segélyhívó egyesület. Csoportjuk standján találhattuk meg a REWICO Logistics, a Raabersped és a Hödlmayr magyar cégeinek képviselőit.**

ségeket jóra vagy nagyon jóra. Korábban ez az arány is borúlátóbb képet mutatott, hiszen tavaly csak a látogatók 45 százaléka vélekedett optimistán a jövőt illetően.

Öröndetes tény, hogy a hagyományosan jelentős gazdasági erővel bíró országok részéről a szokásosnál is nagyobb volt az érdeklődés mind a szakkiállítók, mind a látogatók részéről. Ezek közé az országok közé sorolható Olaszország, Franciaország, Nagy-Britannia, Hollandia és Spanyolország. Németország szerepe kiemelt, hiszen a résztvevők szerint egész Európa logisztikai központja itt található. Ez főleg kedvező földrajzi fekvésének, rendkívül jó infrastruktúrájának köszönhető. Ugyanakkor további lehetőségek kínálkoznak arra, hogy Németország növelje logisztikai potenciálját. Ezt a bürokrácia csökkentésével, s erőteljesebb marketingtevékenységgel érheti el.

Az EU új tagállamai részéről szintén megfigyelhető volt a fokozott érdeklődés a szakkiállítás iránt. Ezúttal Magyarországról is több kiállító és látogató érkezett, mint tavaly. De szép számmal jöttek kiállítók és érdeklődők Oroszországból, Kínából és a Közép-Kelet-országaiból is.

Csarnai Attila

# TRANSPORT LOG



A müncheni Transport Logistic vilákiállítás a legjelentősebb európai szakmai rendezvény



A DVZ-Talk-Treff évek óta a kiállítás leglátogatottabb programja. Az idei beszélgetések moderátora Björn Helmke (középen), a DVZ főszerkesztője volt.



# LOGISTIC, 2005

Nagy érdeklődés kísérte a Waberer's Csoport bemutatkozását Münchenben



A MÁV Cargo Group is önálló pavilonnal képviseltette magát



A MÁVCARGO, a MÁV Rt. Áru fuvarozási üzletága, a kelet-közép-európai vasúti áru fuvarozás 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. Érdekeltségein 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 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 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 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



Transport Logistics München

## Középpontban a vasúti áruszállítás

Az idei évben tizedik alkalommal került megrendezésre a szállítmányozói és logisztikai szakma legnagyobb kiállítása a Transport Logistic 2005 – Münchenben. Május 31-től június 3-ig 51 ország több mint 1300 kiállítója mutatta be a legújabb technológiákat, termékeket és szolgáltatásokat. A Transport Logistic egyre inkább világhiállításá kezd válni, hiszen a négy nap alatt 103 országból kb. 40.000 látogató volt kíváncsi a rendezvényre, s kiállítói és látogatói oldalon is növekvő érdeklődés volt a hagyományosan fejlett iparral rendelkező országokból (Olaszország, Franciaország, Nagy-Britannia, Hollandia, Spanyolország), a kelet- és közép európai országokból, sőt, Oroszországból, Kínából és a Közel-Keletről is.

Az eseményen több magyar cég, illetve cégcsoport is képviseltette magát, köztük a MÁV Cargo Group.

A május 31-én, kedden kezdődő kiállítást nagy várakozás előzte meg, hiszen ez volt az első alkalom, melyen a MÁV Cargo Group ebben az új szakmai és stratégiai cégcsoportban jelent meg nemzetközi platformon. A megjelenés sikeres volt, a 100 négyzetméteres stand szinte kicsinek bizonyult a látogatók nagy számát tekintve.

A kiállításon több mint 80 – állami tulajdonban lévő illetve magánvasút – társaság prezentálta az európai vasúti szolgáltatási portfóliót (RailCargo Austria, szlovák, szlovén vasút, Stinnes AG, Trenitalia, AAE stb.). A MÁV Cargo Group számára stratégiai fontosságú kikötők közül a Port of Rotterdam, a Port of Hamburg és a Luka Koper is a kiállítók között volt.

A kiállítás ideje alatt a legjelentősebb külföldi partnereket fogadták a MÁV Cargo Group szakemberei. A



csoport képviselői a 4 nap alatt összességében közel 100 tárgyalást bonyolítottak, kb. 400 partnerrel találkoztak.

„A környező vasúttársaságokkal folytatott tárgyalások fő célja a stratégiai pontok illetve központi helyzetünk megerősítése volt. Nagy hangsúlyt fektettünk az irányvonal rendszer megerősítésére, új, zárt vonatrendszerek kialakítására, hiszen ez kétségtelenül a profitszerzés fő iránya. Az ezen a téren jelentkező igény messze meghaladja a lehetőségeket, ahol további bővítés és új projektek megvalósítása a cél –

mondta Kurdi Mónika, a MÁV Rt. áru fuvarozási üzletágának marketing vezetője.

Tárgyalásokat folytattunk több magánvasút társasággal. Annak ellenére, hogy a magánvasutak forgalma egyelőre nem túl jelentős, a kis magáncégeknek nincs múltjuk, nincs kiépített, ún. „bizalmi tőkéjük”, és nem tőkeerősek, – főleg a MÁV-hoz képest nem – irányításuk, szervezeti felépítésük, folyamataik azonban nagyságrendekkel egyszerűbb, amit ha költségekre vetítünk és a szolgáltatási árakat összehasonlítjuk, jelentős – pozitív – különbséget jelenthet a MÁV-val szemben – folytatta. Ezért tartjuk nagyon fontosnak a magánvasutakkal való eredményes együttműködést, hiszen régió szinten közös érdekünk, hogy – a belső viszályt kizárva – koncentráljunk az áru vasúton történő továbbítására és a közötti versenytárs visszaszorítására.

Érdeemes itt néhány szót szólni a vasúti áru fuvarozási liberalizációról, melynek hatása a kiállításon is nagyban érzékelhető volt. Kiemelt érdeklődés volt a CEE vasúti tevékenység iránt nemcsak a már ismert nagy nyugati vasútvállalatok irányából, hanem a már

### A MÁV Cargo

A MÁV Cargo, a MÁV Rt. Áru fuvarozási üzletága, a kelet-közép-európai vasúti áru fuvarozás kiemelt szereplője, amely 2003-tól új kereskedelmi politikával, a nemzetközi trendekkel összhangban partnerközpontú, versenyképes szolgáltatáscsomagot biztosít ügyfelei számára. A MÁV Cargo tevékenysége végzése során a MÁV Cargo 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 MÁV Cargo Group tagjai: MÁV CARGO, MÁVTRANSSPED Kft., MÁV KOMBITERMINÁL Kft., BILK KOMBITERMINÁL Rt.

A cég informatikai támogatását a MÁV Informatika Kft. biztosította.



A MÁV Cargo a kiállítás második napján fogadást adott. Kovács Imre főigazgató köszöntötte a vendégeket. Megjelent a fogadáson Horváth Zsolt Csaba, a GKM közlekedési helyettes államtitkára

érdemben eredményeket felmutatni tudó nyugati magánvasút-társaságok felől is. Az a tény, hogy az Európai Parlament által az EU csatlakozásunkkal jóváhagyott javaslat értelmében a nemzetközi vasúti áruszállítási piac 2006 januárjától maradéktalanul megnyílik a verseny előtt, a belföldi teherfuvarozás pedig 2007-től lesz hozzáférhető a többi szolgáltató, így akár a MÁV számára is, jelentősen befolyásolni fogja a régió jövőbeni vasútpiaci szerepét. Az uniós várakozások alapján az új belépők EU-s határain megszűnő korlátozások hatására a fuvartovábbítási folyamatok felgyorsulnak, amely a vasúti áru fuvarozás versenyképességének növelését fogja szolgálni. A liberalizáció valószínűleg fuvarozási növekedést fog generálni, amelyben a MÁV további fuvartovábbítási feladatokat kíván megszerezni. A legnagyobb verseny a tranzit forgalomban és a kombinált fuvarozásban várható, mivel ezek a legjobban jövedelmező szolgáltatások és a liberalizáció elsősorban ezeket befolyásolja. Ezért továbbra is nagyon fontos a környező országok vasúttársaságaival folytatott eredményes kommunikáció és partnerkapcsolat építése.”

A tárgyalásokon illetve a standlátogatások alkalmával központi kérdés volt a MÁV Cargo jövője, az esetleges szét-

válással kapcsolatos változások, hiszen a kiállítást megelőző héten született igazgatósági döntés egy cég alapításáról, amely megszerzi egy vasútvállalat működéséhez szükséges engedélyeket. Erre azonban egyértelmű válaszadás lehetőségére még nem volt biztosított.

A kiállítás alkalmával élénk érdeklődés kísérte az E-freight illetve SZIR bemutatóját, hiszen az összes európai nemzeti vasúttársaságot megelőzve, a MÁV Cargo az elmúlt hetekben elsőként vezette be az elektronikus fuvarlevelet, mely a MÁV Informatika Kft. és az Elektronikus Kereskedelmi Fórum Kft. közös fejlesztő munkájának eredményeként készült el.

A rendezvény második, szerdai napján délután két órakor került sor a stand nyitófogadására, melyre kb. 150 külföldi és hazai partner volt kíváncsi. A fogadás elején pár szóban Kovács Imre főigazgató köszöntötte a jelenlévőket, s beszélt a csoport terveiről, majd átadta a szót a cégcsoport tisztelt vendégének, Horváth Zsolt Csabának, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közlekedési helyettes államtitkárának, aki a minisztérium elképzeléseit ismertette az áru fuvarozást illetően.

A nyitóbeszéd után állófogadás zajlott, melyen a jelenlévők jó hangulatban beszélgettek a szakmáról.

A látogatók összetétele alapján is eredményesnek mondható a kiállítás, hiszen a látogatók 64 százaléka középvezetői, míg 28 százaléka felsővezetői szintről érkezett.

A Transport Logistic 2005 kiállítás a várakozásokat túlszárnyalva az eddigi legsikeresebb megjelenésnek tekinthető e rendezvénysorozaton. Az áru fuvarozás legnagyobb nyugat-európai szereplői között állított ki a MÁV Cargo Group, úgy mint Stinnes AG, Rail Cargo Austria, Railion, DB Cargo, PKP Cargo, AAE, Trenitalia stb. Tükrözte ezt a tárgyalások, a látogatók illetve az üzletkötések nagy száma is. Érzékelhető volt ugyanakkor, hogy a piaci verseny rendkívül kielezett, minden cég próbál megújulni, és versenyben maradni különböző marketing, kereskedelmi eszközök bevetésével. A MÁV Cargo Group-nak nagyon fontos a fuvarpiacon elért pozíció megtartása, a versenytársak állandó figyelemmel kísérése, több éves megállapodások kötése.

A szomszédos, CEE vasutakkal összehasonlítva a MÁV Cargo Group mind megjelenésében, mind a szakmai képviselőiben kiemelkedőnek bizonyult.



Lloyd Triestino

## Konténeres irányvonalat Triesztbe

A tervek szerint június közepén (lapzártánk után) elindult az a Trieszt – Budapest – Trieszt útvonalon közlekedő konténeres irányvonal, melyet május 26-án mutattak be a szakmának és a sajtó képviselőinek a Hilton Budapest Westend szállodában, a Lloyd Triestino, az Alpe Adria, az Italcontainer, a Trieszti Kikötő, a CTE és a Trieste International Container Terminal (TICT) vezetői. A tájékoztatót az Euromar Transportagentur GmbH és Budapesti Kereskedelmi Képviselete, mint a Lloyd Triestino magyarországi főügynöke szervezte.

A Lloyd Triestino di Navigazione S.p.A képviseletében *Diego Moscati*, *Edoardo Bensi*, *Daniel Wu* és *Paul Lin* jelent meg, a trieszti nemzetközi konténerterminált (T.I.C.T.) *dr. Roberto Ferrari* képviselte, az Alpe Adria cégtől *Arduino Bortoli*, az Italcontainer társaságtól pedig *Maurizio Defazio* érkezett a rendezvényre, melyet a szervező Euromar bécsi igazgatója, *Robert Spitz* vezetett. (Aki az irányvonal létrehozásának előkészületein éveken át keményen dolgozott, a Trieszti Kikötő korábbi budapesti képviselője, *Salusinszky Gyula* csak szakmai érdeklődőként foglalt helyet a teremben.)

Az esemény résztvevői először a Lloyd Triestino 1836-ig visszanyúló történetével ismerkedhettek meg. A Lloyd Austriaco biztosító társaság (az Osztrák-Magyar Monarchiában) ekkor hozta létre a nagy múltú hajóstársaságot, amelynek (1880 és 1883 között épült) központja Triesztben van. 1869-ben a társaság hajói elsőként haladtak át a frissen megnyitott Szezei Csatornán. A társaság már a kezdeti években megteremtette a mediterrán régió és a



 Lloyd Triestino  
*connecting the world*  
 since 1836



LLOYD TRIESTINO



LLOYD TRIESTINO

Passeggio Sant'Andrea, 4  
 34123 Trieste - Italy  
 Tel. +39 0404 3180.111  
 Fax +39 040 3180.388  
 www.lloydtriestino.it

Távol-Kelet közötti vízi kapcsolatot. 1878-ban Calcuttába, 1881-ben Hong Kongba és Sanghajba, 1892-ben pedig Japánba indított járatot.

A Lloyd Austriaco 1919-ben vette fel a Lloyd Triestino nevet és Ausztriából Olaszországba került. A második világháború után megfogyatkozott

flottája miatt a társaság csökkentette aktivitását, majd lépésről-lépésre fejlesztette szolgáltatását egyre távolabbi célpontokhoz.

A 70-es években a hajózásban forradalmi változások hozott a konténerizáció, amely átvette az ömlesztett áruk helyét. A légiforgalom fejlődésével szinte eltűntek az utasszállító hajók. A Lloyd Triestino ekkor úgy döntött, hogy felhagy a személyszállítással, és az árufuvarozásra koncentrált. A konténerforgalom kiterjesztése lehetőséget adott a társaságnak, hogy kiépítse globális hálózatát Skandináviától Dél-Afrikáig, az Atlanti Óceán északi és nyugati részéig és Ausztráliáig.

Egy hosszabb állami ellenőrzési időszak után (Finmare – IRI) a társaság

részvényei 1998-ban kerültek magánkézbe. A társaság történetének legforradalmibb változásában, a privatizációban az Evergreen vezető szerepet játszott. A részvények a Balsam Estate holland társaság tulajdonába kerültek, s ekkor kezdték meg sikeres együttműködésüket a tajvani multinacionális Evergreen társasággal. Új hajókkal és új szolgáltatásokkal ismét a korábban megszokott magas minőségi színvonalra emelkedett a Lloyd Triestino. Az új menedzsmet 1999-ben igen fontos célt ért el, amikor a Kínai Népköztársaság közlekedési minisztériumának felhatalmazásával a Lloyd Triestino hajói közvetlenül kiköthettek három fontos kínai kikötőben: Sanghajban, Quingdao-ban és Ningbo-ban. Jelenleg már

23, teljes rakományos konténer szolgáltatási útvonalat kínál ügyfeleinek a társaság. Az utóbbi öt esztendőben egyre nagyobb hajók kerültek flottájába és megszerezték az ISO 9001: 2000 minőségtanúsítást.

A Lloyd Triestino napjainkban – csaknem két évszázados tapasztalattal, professzionalizmus iránti elkötelezettségét egyesítve a szenvedélyes fejlesztéssel – előretekintő és igazán globális konténeres hajózási társaságként működik.

A tájékoztatót felhívták a figyelmet a tényre, hogy a Hamburg – Port Said 3527 mérföldes útvonalat a hajó 8 nap és 16 óra alatt teszi meg. A Trieszt – Port Said távolság csak 1294 mérföld, s ezt 3 nap és 4 óra alatt lehet megtenni hajóval. Ha az áru Triesztből indul, akkor 2233 mérföldet, 5 és fél napot lehet megtakarítani!

A Lloyd Triestino figyelmét egyre inkább Közép-Európára (Magyarország, Ausztria, Csehország, Szlovákia, Szlovénia) fordítja. A Budapest – Hamburg távolság szárazföldön 816 kilométer, a Budapest – Trieszt távolság csak 568 kilométer! A magyar cargo forgalom háromnegyede Hamburgon át, s egynegyede az adriai kikötőkön át zajlik. (Hasonló megközelítésből elmondható, hogy Kína közel van. Trieszthez sokkal közelebb, mint Hamburghoz.)

Trieszt a magyarok számára természetes és hagyományos kikötő. A Budapest – Hódos – Trieszt vasúti kapcsolat a CTE logisztikai operátor és az Alpe Adria (együttműködve az Italcontainerrel) révén, a közép-európai hálózat részeként üzemel. A vasúti kapcsolatot végállomása a Trieszti Kikötőben van, közvetlenül a rakparton. A magyarországi végállomás, a BILK Kombiterminal jól elérhető.

A konténeres irányvonat ajánlott, előzetes menetrendje Trieszt T.I.C.T. – BILK irányban: rakodás hétfőn (és csütörtökön) 12 órától, indulás csütörtökön (és kedden) 8.30-kor, érkezés Budapestre kedden (és csütörtökön) 9 órakor. A BILK – Trieszt irányban: rakodás kedden (és csütörtökön) 18 órától, indulás kedden (és csütörtökön) 20 órakor, érkezés Triesztbe csütörtökön (és pénteken) 21 órakor.

A konténeres irányvonat vonatonként minimum 35 TEU (1100 tonna) rakománnyal indul el. A heti két vonatot tekintve ez heti 70 TEU-kapacitás, irányonként. Szakemberek szerint a vonatok maximum 500 méter hosszúak lehetnek (a hódosi delta tolatás miatt: ott ennél hosszabb szerelvény nem fér el), azaz maximum 25 vagonból állhatnak.

**B. T.**





# SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2005

Konferencia és szakmai találkozó

**Vendégünk: Ausztria**

*2005. november 10–11.*

*Corinthia Aquincum Hotel*

*Budapest*

- Szállítmányozási tendenciák
- Logisztikai szolgáltatás
- Liberalizált vasút
- Közlekedéspolitika
- Cargo
- Vám

Információ:

**Magyar Közlekedési Kiadó Kft.**

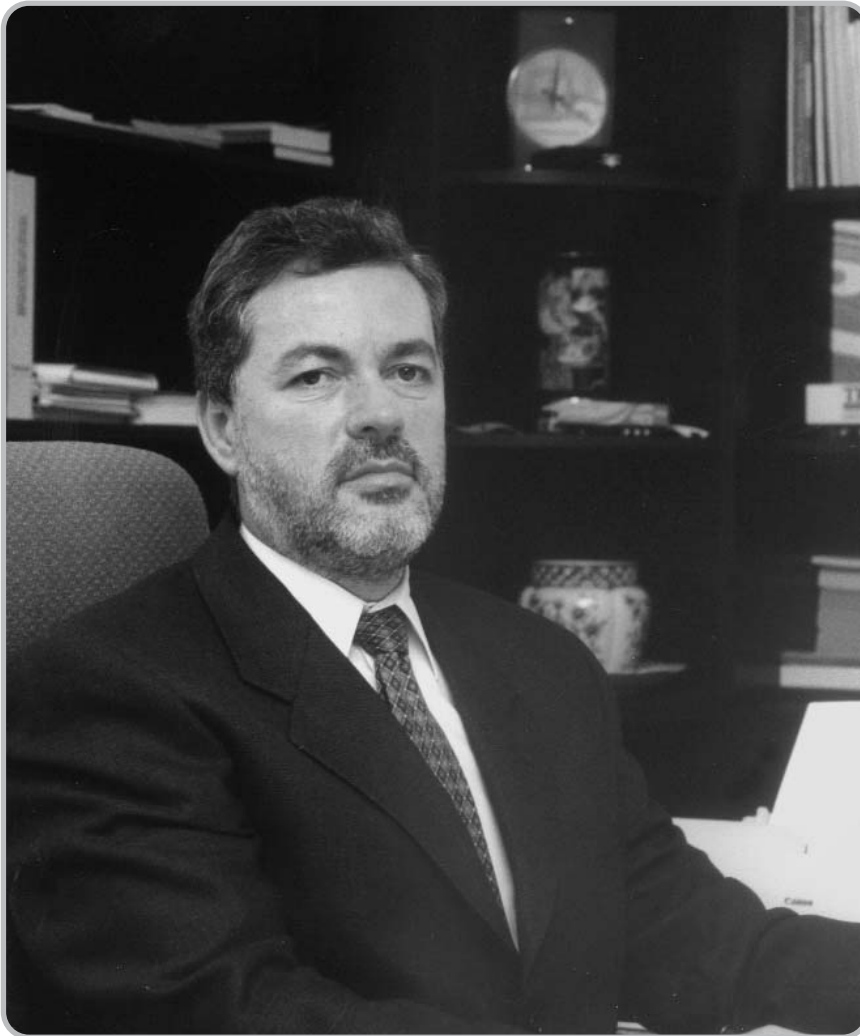
**Bándy Zolt**

Telefon: 350-0763, 350-0764 • Fax: 210-5862

E-mail: [magyarkozlekedes@w-mobil.hu](mailto:magyarkozlekedes@w-mobil.hu)

Szolgáltatás-fejlesztéssel készülnek a versenyre

## Debrecen lehet az egyik regionális központ



Fülöp Zsolt

**A gazdasági tárca kezdeményezésére információs kapcsolati hálózatot építenek ki a hazai ipari parkok közt. Fülöp Zsolt, a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének elnöke, egyben a Debreceni Logisztikai Központ és Ipari Park Kft. (Delog) ügyvezetője és az MSzSz elnökségi tagja a szolgáltatások gyorsabb és könnyebb igénybevétele kialakításától várja a hazai parkok fejlődését. Jelenleg a vállalkozások csak kis része képes szervezeten és felkészülten kielégíteni a parkba betelepült cégek igényeit. A Delog egy német vállalkozás megbízásából február közepére elvégezte a cégalapítástól a munkaerő felvételéig a letelepedés valamennyi feladatát. A németek elégedettségét jelzi, a jövőben várhatóan a kft.-t bízzák meg a könyvvizsgálói és könyvelői teendők elvégzésével.**

Határainkon túl soha nem látott méretű beruházások kezdődtek, főként az olcsó munkaerőt kínáló és új piacokkal kecsesítő Romániában, valamint az adópolitikájában merészet lépett Szlovákiában. Egyes hírek szerint Nagyváradtól a magyar határig napjainkban több beruházó jelent meg, mint Békés és Hajdú megyében eddig együttesen. A nagy befektetők mellett előfordulhat, hogy az új logisztikai bázisok is Nagyvárad környékére települnek. Fülöp Zsolt rámutat: egy időben kell javítani egy jó adópolitikával a hazai vállalkozások itthoni versenyképességét, és felkészülni arra, hogy erősödjön a magyar tőkekevitel a szomszédos országokba, hogy ott ipari parkok, logisztikai bázisok építésével és működtetésével tartósan megvessék lábukat a magyar cégek.

Kár lenne titkolni, egyelőre a hazai ipari parkok többsége inkább egy ipartelepre emlékeztetnek, semmint szolgáltatást is nyújtó vállalkozásokra. Fülöp Zsolt úgy véli, nagy előrelépést jelentene a parkok életében, ha kiépülne közöttük egy információs hálózat. A gazdasági tárca ígérete alapján talán a közeljövőben megkezdődhet a munka, amelynek eredménye lehet az eddig csak nyomokban fellelhető információk feldolgozása, az egymás szolgáltatásainak, adottságainak megismerése.

A Delog földrajzi adottságai figyelemre méltóak, amelyek nemcsak a jelent, hanem a jövőjét is jelentősen meghatározzák. Ugyanis Debrecenben működik többek közt az ország egyik regionális repülőtere.

– Ferihegy mellett ma még nem jelentős méretű a vidéki repülőterek cargo forgalma – mutat rá Fülöp Zsolt, - de várható annak bővülése. Dívat felsorolni az egykori leszállóhelyeket, sokan előszeretettel ide sorolják már a füves területeket is. Ezt túlzásnak tartom, ahogyan azt is, ha valaki 100-150 kilométeres övezetben egynél több regionális repülőteret szükségességéről beszél. Magyarországon 4-5 reptérnél többre a jövőben aligha lesz szükség.

Debrecen lehet az egyik regionális központ, ahol tavaly építették ki a kedvezőtlen időjárás esetén is használható leszállító berendezést. A cívisvárosból ma Tunéziába, Törökországba, Egyiptomba indulnak, illetve érkeznek charter-járatok. A megyeszékhelyen működik egy önkormányzati tulajdonú 40 hektáros ipari park, amely csaknem benépesült. A további igények kielégítésére egy 80 hektáros új park fog épülni,



amelynek fejlesztését a Delog végzi majd. A szomszédvár és örök rivális szabolcsi megyeszékhely, Nyíregyháza is kitehetné a maga ipari parkjára a megtelt táblát. E két jól működő ipari park példáját a többiek sajnos nem mindenben követik. A többségében önkormányzati tulajdonban lévő parkok tőke-szegények, vezetésük munkáját helyi politikai pártcsatározások is terhelik, amelyek nehezítik az esetleges hitelfelvételt, a számonkérést. Nem kedvez az ipari parkok fejlődésének az úgynevezett állami feladatok lebontása sem, mert a források átadása nélkül csak teherterhel az önkormányzatok számára. Emiatt a települések vezetői szabadon elköltethető forintjaikból nagyobb részt kénytelenek a kötelező feladatokra elkölteni, s csak kevés pénzük marad többek közt ipari parkjaik fejlesztésére.

– A Delog magánvállalkozás, nincs benne privatizált vagyon, és korábban nem volt sem állami és sem önkormányzati megrendelése – mutat rá az ügyvezető igazgató. – Önerőből fejlődünk. Jártuk a világot, merítettünk saját kútfőből és a betelepült vállalkozások igényei is serkentették szolgáltatásaink szélesítésének igényét. Több éves erőfeszítés gyümölcseként elnyertük az országos logisztikai központ címet. Debrecennek nem kellett egy fillérnyi tőkét sem befektetnie, viszont joggal zászló-jára tűzheti, hogy Debrecen megbecsüli az itt működő vállalkozásokat.

Magyarország uniós csatlakozása új helyzetet teremtett a szállítmányozó cégek életében, amelyek közvetetten érintik a logisztikai szolgáltató Delog életét is. Fülöp Zsolt szerint már látható, hogy a csak fuvarozásra szakosodott társaságok kevésbé állják a versenyt, hiszen új piaci szereplők jelentek meg, amelyek különböző szolgáltatásaikkal hódítják el a fuvarokat. A logisztikai központ által nyújtott emelt szintű szolgáltatások igénybevételével azonban versenyképesek maradhatnak. Májustól erősödött a keleti országokba irányuló kivitelben érdekelt nyugat-európai kis- és közepes vállalkozások érdeklődése a magyarországi logisztikai szolgáltatások iránt. A korábbi tőkeáramlás irányára példa Nyugat-Magyarország, Budapest és környéke. Az ország fejlettebb régióiban ma már munkaerőhiányt jeleznek, ez is a keleti térségek felé ösztönzi a betelepülő tőkét. Jól megválasztott befektetés-ösztönző politikával várhatóan az ország keleti régióit is meghódítják a befektetők, miután kiépülnek az autópályák, autótutak, illetve bővülnek a vasúti lehetőségek.

– Erre a kihívásra készülni kell – mondja az ügyvezető igazgató. – Aki nem bővíti szolgáltatásait, mert nincs rá tehetsége, ereje, adottsága, az elvész ebben a nemzetközivé váló küzdelemben.

**Bálint Tóth János**



Kiss Gyula

## Egymásra épülő szolgáltatások

A magyarországi logisztikai központok általában az autópályák mentén, zöldmezős, ritkábban barnamezős beruházásban fejlődtek, fejlődnek napjainkban is. Az M1 és M5 nemzetközi közút mentén számos külföldi vállalat építette ki kereskedelmi raktárbázisát, logisztikai központját. A közelmúltban Budapest délkeleti határában, az M0, a Soroksári út és a Kelebia vasútvonal által határolt területen a vasúti áruszállítás dominanciája mellett épült meg a Pepsi Cola, a Zwack és az MNB logisztikai központját befogadó BILK logisztikai központ. A beruházásban részt vevő MÁV Kombiterminál Kft. ügyvezető igazgatója, Kiss Gyula (a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének társelnöke) úgy véli, ideális logisztikai központ felépítésére hazánkban aligha gondolhatunk, hiszen a magyar hajózási lehetőségek elmaradnak a vasúti-, a közúti- és a légi szállítás lehetőségeitől. Jó adottsággal bír többek közt Debrecen, ahol többpólusú logisztikai központ működtethető akár meglévő, barnamezős területeken is. A Trans-Sped Kft. telephelye kapcsolódhat a kialakuló repülőtéri cargo-hoz, illetve a konténerterminálhoz, ahol tulajdonosi összefogással egymásra építhetők a logisztikai szolgáltatások. A MÁV Kombiterminál Kft. ehhez hasonló gondolat mentén kívánja fejleszteni Záhony térségét. A néhány tízmillió forintot igénylő beruházás fontos része lesz egy modern, informatikai eszközökkel vezérelt szolgáltatói tevékenység, amelyhez csatlakoznak az ott működő logisztikai cégek.

Spar Magyarország Kereskedelmi Kft.

## Lehűtve a fogyasztóig



Janus Mihály

**A Spar Magyarország Kereskedelmi Kft. egyik erőssége a hűtést igénylő friss élelmiszer kategória, így a hűtőlánc megteremtése áll a logisztika középpontjában – mondja Janus Mihály, az áruházlánc logisztikai vezetője.**

A hűtést igénylő élelmiszerek két nagy csoportját a gyorsfagyasztott termékek és a friss áruk alkotják. Az előbbi csoportban a Spar Magyarország Kereskedelmi Kft. célra szerveződött cégekre

bízta a Spar üzletekbe irányuló áruterítést, vagyis a termelőtől a fogyasztó asztaláig terjedő logisztikai feladatokat.

– Megbízási szerződésekben rögzítettük az élelmiszer-biztonsági törvé-

nyi követelmények teljesítését, a HACCP-rendszer érvényesülését. A logisztikai folyamatban szükséges eszközöket és szállító járműveket a szállítmányozó vállalkozások, illetve a beszállítók biztosítják. Nekik kell helyt állniuk az esetleges panaszok, kifogások esetén is – mondja Janus Mihály logisztikai vezető. – Más szervezeti és fuvarozói megoldást alkalmazunk a hűtést igénylő friss áruk esetén. Bicskén működik 30 ezer négyzetméter alapterületen a Spar magyarországi raktárbázisa. Az áruházi terítés előtt itt tároljuk a 115 Spar üzlet, a 22 Kaiser áruház és a 18 InterSpar szupermarket food és non food árukészletét is.

A folyamat első állomása tehát a beszállítás a bicskei raktárbázisra. A friss árut a termelőtől a saját fuvarszelével szállítják el, vagy egy szállítmányozó céget bíznak meg a feladattal. A termelők illetve a beszállítók felelőssége a megfelelő hőmérsékleti előírások betartása, melyről a beszállítók nyilvántartást vezetnek.

A Bicskére megérkezett friss áru rakomány mindegyikét hőfokmérővel ellenőrzik, vagy szűrőpróbaszerűen ellenőrzik a szállítmány maghőmérsékletét. Az így átvett termékeket – a tárolási előírásainak megfelelően – helyezik el a különböző hőfoktartományokat (0-2 Celsius fok, 6-8, 9-12) biztosító raktárban. Ettől a ponttól kezdve a Spar felügyeli és biztosítja a hűtőláncot a központi raktár és a kiskereskedelem egységei között, ahonnan majd az áru a fogyasztók asztalára kerül.

A Spar által igényelt valamennyi zöldség és gyümölcs szállítmány (mintegy 1200 cikkelem), tej- és tejtermék, hús- és húskészítmény stb. érkezik a bicskei hűtőraktárba – függetlenül attól, hogy hazai vagy külföldi termékről van szó. A kiszállítás előkészítése, a kommissiózás hagyományos módon történik, vonalkódos termékazonosítással. Az egyes raktárrészlegeket hőszigetelő panelel falak választják el egymástól, az átjárókban, illetve a ki- és berakodásnál keletkező hőveszteség csökkentésére zsilipeket működtetnek.

A kiszállításra váró friss termékek 90 százaléka rolli kocsikra kerül, ez a célállomásoknál megkönnyíti a kirakodást a sofőr számára, illetve a bolti anyagmozgatásnál is kevesebb kézi-



emelőre van szükség. Rolli kocsival gyorsabb az áru átvétele, amely csökkenti a hűtlánc esetleges megszakadásának kockázatát.

– Az üzletek által megrendelt friss áruk egy tételes azonosító levéllel kerülnek kommissiózásra és rollyal megfelelő sorrendben és a számokra kijelölt raktári utcákba – mondja Janus Mihály. – Az előkészítés sorrendjét napi túraútervben határozzuk meg, amelynek egyik eleme a járműpark megfelelő kihasználása. Ennek eldöntésében a végső szót a Spar mondja ki, de a fuvar előkészítést a szállító partnerekkel együttesen határozzuk meg. A napi túraútervezést közösen döntjük el, hogy mikor, ki és mennyit szállítsunk, hogy alakuljon a túra vonala. A megbízott fuvarozókra és a saját járműflottára váró szállítási igények felosztásában törekszünk a területi elv alkalmazására, de a határvonalak sosem élesek.

2004-ben több mint 9,4 millió friss áru egységkarton hagyta el a bicskei raktárközpontot. 5,5 millió zöldség- és gyümölcs egységet szállítottak ki.

A Spar-flottája 24 tonnás pótkocsis illetve nyerges szerelvényű járművekből áll. Az előbbi kategóriájú járművekkel könnyebb és zavartalanabb a városközpontokban működő áruházak megközelítése.

Az üzletekbe naponta indul túrajárat, vagyis folyamatos az áruterítés. A járatok igazodnak az üzletek nyitvatartásához, és törekednek az ott lakók nyugalmanak megőrzésére. A legtöbb jármű éjjel és egy óra közt indul, így a legtávolabbi üzlethez is odaérnek a nyitásra. Fontos szervezési elvárás, hogy a jármű kirakodását azonnal megkezdhesék. Az eladási pontokon, ahol nincs rakodó rámpa, emelőhátlapos autókcal szállítanak. A rendelés egybevetést segítő kísérő levél egyeztetése után a friss áruk közvetlenül a megfelelő hűtőkamrákba és az eladótérben elhelyezett pultokba kerülnek. A kiszállított mennyiség tervezésekor számolnak a boltok hűtőkapacitásával, a napi várható eladás alakulásával.

– Nekünk olyan logisztikai megoldást kell alkalmazni, amellyel az áruházak a lehető legkisebb hűtési fejlesztéssel érik el a megfelelő forgalmat. Ehhez alkalmazkodva ütemezzük a szállítást. Elvárás, hogy igény szerinti mennyiséggel és választékkal lehessen feltölteni a hűtőt, de a hűtlánc se szakadjon meg – foglalja össze a logisztika egyik feladatát Janus Mihály.

**Bálint Tóth János**



Regionális logisztikai konferencia Szegeden

## Megnyílt az IBUSZ Tranzit Rösztke

**A Magyar Logisztikai Egyesület és az IBUSZ Utazási Irodák Kft. regionális logisztikai konferenciát rendezett a hónap első napján Szegeden. Az esemény apropóját az adta, hogy Magyarország piacvezető utazási irodája lényegében ezen a napon nyitotta meg hivatalosan a rösztkei határátkelőhely közelében a kaminosoknak komplex szolgáltatást nyújtó IBUSZ Tranzit terminált. Ez a telephely kapacitásának értékesítésével, fizetőképes piaci igényekre alapozott fejlesztésekkel logisztikai szolgáltató központtá válhat.**

Doór Zoltán, az MLE elnökének megnyitója után Gál Pál Zoltán, az IBUSZ vezérigazgatója köszöntötte a konferencia résztvevőit. Az első előadó, dr. Ruppert László, a KTI ügyvezető igazgatója a logisztikai szolgáltató központok makrogazdasági koncepciójáról beszélt. Ezt követően a dél-alföldi régióban, ezen belül Szegeden tervezett logisztikai fejlesztésekkel ismertette meg a hallgatóságot Nagy Sándor, Szeged városfejlesztési alpolgármestere.

Ezt a gondolati kört folytatta Doór Zoltán, az MLE elnöke és Gyulai Zsolt tanácsadó, akik a déli határainkon túli logisztikai szolgáltatási igényekről és rösztkei tranzitforgalom tendenciáiról beszéltek. Majd egy már megvalósult, sikeres logisztikai központ működési tapasztalatait osztotta meg a dél-alföldi régióból érkezettekkel Marján Miklós, a BILK Logisztikai Rt. vezérigazgatója.

Szücs Károly, az IBUSZ vámüzletág igazgatójának előadásából pedig kiderült, hogy „hogyan kerül a csizma az asztalra”, vagyis mit keres az IBUSZ egy logisztikai fórumon. Az IBUSZ Utazási Irodák Kft. a hagyományos turisz-

tikai, pénzügyi és menetjegy értékesítő üzletága mellé 1995-ben vette fel tevékenységei sorába a vámügynöki szolgáltatást.

E szolgáltatást először Hegyeshalomban, majd Sopronban kezdte meg az IBUSZ, amit folyamatosan követett a tevékenység valamennyi nemzetközi határátkelőhelyre történő kiterjesztése: 2002/2003-ra Magyarország valamennyi határátkelőhelyén megjelent az IBUSZ cégcsoporthoz tartozó vámügynöki iroda.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás azonban az üzletágot átalakította. Ennek ellenére jelenleg is több mint 130 kolléga dolgozik ezen a területen az IBUSZ-on belül.

A vámügynöki tevékenységek gyakorlása során egyre több ügyfél tartott igényt szállítmányozási feladatok elvégzésére is. Ezért 2003 szeptemberében az üzletág kibővült: létrejött egy szállítmányozási osztály. Ez a lépés magával hozta egy újabb igény kielégítésének szükségletét: elsősorban szerb, bosnyák és ukrán partnerek szeretnék volna raktározási gondjaikat a cégcsoporton keresztül megoldani. Így az IBUSZ területet vásárolt a rösztkei határtól 1 km-re, az 5-ös főút és a Rösztke-Mórahalmos út kereszteződésében. A közel 4,5 hektáros ingatlanon 1760 m<sup>2</sup> hasznos raktározási terület található. Az épület korábban nem raktározási célokra szolgált, így azt át kellett alakítani: az 1760 m<sup>2</sup>-es raktárból 560 m<sup>2</sup> „D” tűzveszélyességi, míg 1200 m<sup>2</sup> „C” tűzveszélyességi fokozatú köztárhely, illetve áfa raktár jött létre. Ezen belül 40 m<sup>3</sup> hűtő kapacitással is rendelkezik a telephely. A beruházás értéke megközelítette a fél milliárd forintot. Jelenleg az IBUSZ túl van egy új, 3000 m<sup>2</sup> területű raktár tervezési fázisán.

E telephelyre is kiterjesztve a cég rendelkezik engedélyezett feladói, illetve engedélyezett címzetti engedéllyel, mely lehetőséget biztosít arra, hogy döntő többségében a vámhivatal jelenléte nélkül érkezethessen vagy indítható szállítmányok.

A telephely, azaz az IBUSZ Tranzit Rösztke jelenleg 110 kamion egyidejű befogadására alkalmas, szilárd burkolatú, őrzött parkolóval rendelkezik, melynek kibővítése újabb 100 férőhellyel befejezés előtt áll. Az itt megpihenőket 70 fős étterem, kereskedelmi egység, fürdési és tisztálkodási lehetőség, valamint kamionmosás várja a nap 24 órájában.

Annak érdekében, hogy az ügyfelek mind szakszerűbb, gyorsabb és biztosabb szolgáltatást kaphassanak, együttműködési szerződést kötött a cég német, osztrák, cseh, szlovák, lengyel, horvát, román, szerb és ukrán vámügynökségekkel.

Az IBUSZ vámügynöki tevékenységet végző céggel rendelkezik Ukrajnában és Romániában is, illetve Szerbiában készül további cég alapítására.

F. Takács István





**A Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége  
szállítványozási tevékenységet végző tagjainak 2004. évi nettó árbevétel adatai**

Sorszám (abc sorrend)	Név	Nettó árbevétel (ezer Ft-ban)
1.	Agentsped Kft.	65 000
2.	Airmax Cargo Kft.	646 000
3.	Alba-Zöchling Kft.	2 427 639
4.	Aldex Kft.	702 537
5.	Alpok-Adria Kft.	686 036
6.	Barth+Co Kft.	297 534
7.	Bayersped Kft.	177 329
8.	BI-KA Bt.	983 099
9.	Borsod Kft.	901 013
10.	Cargo Partner Hungaria Kft.	2 589 776
11.	Chemol Logistics Kft.	3 576 255
12.	Deltasped Kft.	4 399 593
13.	DHL Logisztika Magyarország Kft.	15 890 140
14.	Dunaferr Portolan Kft.	13 431 866
15.	Emex Kft.	1 586 870
16.	Euro-Ex 2002 Kft.	888 249
17.	Eurogate Budapest Kft.	2 932 100
18.	Euro-Log Kft.	1 525 186
19.	Eurosped Rt.	5 845 419
20.	Evia Cargo Kft.	697 371
21.	Exel Kft.	14 553 080
22.	Force Kft.	174 839
23.	Forcont Kft.	868 683
24.	Globe Line Kft.	395 044
25.	Globe Trans Cargo Kft.	651 393
26.	Gondrand Kft.	1 031 774
27.	Hansa-Cont Kft.	440 794
28.	Hödlmayr Hungária Logistics Kft.	5 536 886
29.	Hungarocamion Rt. (Szállítványozási és vámtevékenység)	13 836 942
30.	Hungarocargo Kft.	2 973 751
31.	Hungarokombi Kft.	6 235 237
32.	Intercargo Kft.	1 118 513
33.	Interfreight Kft.	1 930 040
34.	Intermol Kft.	1 470 623
35.	Intertranscoop Kft.	344 050
36.	Lagermax Autotranszport Kft.	6 668 868
37.	Lagermax Spedíció Kft.	1 675 139
38.	Liegl & Dachser Kft.	5 244 048
39.	LogMAStér Kft.	902 873
40.	Mahart Dunacargo Kft.	2 695 984
41.	Masped Rt.	1 723 316
42.	Masped TLog Kft.	4 048 893
43.	Masped-Logisztika Kft.	1 000 116
44.	Masped-Railog Kft.	11 744 024
45.	Masped-Schenker Kft.	3 875 923
46.	Mávtranssped Kft.	12 669 098
47.	Metcosped Kft.	1 824 893
48.	Mikrower Kft.	394 117
49.	Militzer & Münch Hungária Kft.	628 748
50.	Milos Spedíció Kft.	1 536 326
51.	Miramare Kft.	1 629 481
52.	Multicont Rt.	4 707 034
53.	Ostcamion Kft.	383 104
54.	Plimsoll Kft.	1 794 078
55.	Quattrosped Kft.	195 928
56.	R. Quehenberger Kft.	1 340 794
57.	Raaberfreight Kft.	5 879 965
58.	Raabersped Kft.	9 747 506
59.	Rapidsped Rt.	1 945 780
60.	Road 66 Kft.	383 247
61.	Romtrans Hungaria Kft.	1 638 309
62.	S&R Logistic Kft.	279 800
63.	Schenker Kft.	6 986 419
64.	Timesped Kft.	1 549 934
65.	Transalkim Budapest Kft.	3 401 773
66.	Transforwarding Hungária Kft.	333 397
67.	Trans-Sped Kft.	2 289 079
68.	Ukrailtrans Kft.	7 051 283
69.	Vos Logistics Hungary Kft.	2 195 229
70.	VT Artrans Kft.	2 272 377
71.	Waberer's Holding Logisztikai Rt.	12 909 945
72.	Willi Betz Hungaria Kft.	700 908
<b>ÖSSZESEN</b>		<b>238 058 397</b>

## Közlekedési Főfelügyelet

## Egész országra kiterjedő közúti ellenőrzés

Összevont ellenőrzést szerveztünk Magyarország egész területén 2005. május 30. és június 3. között annak érdekében, hogy minden területen, erőink összpontosításával, eredményesebben tudjunk fellépni a közlekedés biztonságának javítása érdekében. Jelen esetben a Közlekedési Főfelügyeletnek, a 19 megyei és a fővárosi közlekedési felügyelet munkájának összehangolásával sikerült az ellenőrzés intenzitását jelentősen növelni. A közös munka célja az volt, hogy minden jelentős közlekedési folyosó, minden lehetséges útvonalát azonos időben kell ellenőrizni, így az elkerülő útvonalat választó járművek is ellenőrzés alá vonhatók.

Hasonló ellenőrzést hajtottunk végre 2004. október 20–22. között Dél-Dunántúlon (Tolna, Baranya, Somogy, Zala, Veszprém) területén. Ezek közül a megyék közül Veszprém megye ugyan nem tartozik a déli területhez, de szükséges volt a bevonása, az alternatív elkerülő útvonalak kontrollja miatt. Korábban 2004 májusában Észak-Magyarországon volt ilyen jellegű, összevont munka, majd 2005. elején a fővárosban és Pest megyében, valamint Nyugat-Dunántúlon is végeztünk akciót. Hatóságunk részéről minden akciónál hozzávetőlegesen legalább 40, esetenként 150 munkatársunk vett részt ellenőrként a munkában.

Minden ellenőrző ponton szorosan együttműködtünk a rendőrhatalósággal, akik jelentősen segítették munkánkat a járművek szűrését és az ellenőrző pontra való felvezetését illetően.

Kértük továbbá a rendőrség vezetőit, hogy segítsenek olyan esetekben, amikor szükséges a pihenőidő kikényszerítése, nevezetesen, hogy vegyék át a gépjármű általunk elvett fuvarokmányát (CMR-fuvarlevél), majd a pihenőidő után azt visszaszolgáltathatva tegyék lehetővé, hogy a jármű folytathassa fuvarfeladatát. El kell mondani, hogy ez az EU területén szokásos szankcionálás, és most különös figyelemmel vizsgáltuk a vállalkozások jogkövető magatartását. Mivel az ilyen összehangolt ellenőrzéseket továbbra is szeretnénk rendszeresen folytatni, szükségesnek látszik annak megvalósulása, hogy mindenütt megkapjuk ezt a segítséget.

Az ellenőrzések alkalmával döntő többségben 3,5 tonna feletti gépjármű került megállításra. Az ellenőrzött járművek 95%-a közlekedési szolgáltatást végző jármű volt, 27%-a külföldi rendszámmal közlekedett.

Az összehangolt ellenőrzési sorozaton, a jelzett időszakban 5610 járművet vontunk közúti ellenőrzés alá, és a megállított járműveken összesen 8298 ellenőrzést hajtottunk végre.

	Közl. Biztonság ell. jármű (db)		Mobil mérőállomás ell. jármű (db)		AETR ell. jármű (db)		ADR ell. jármű (db)	
	Összesen	Külföldi %	Összesen	Külföldi %	Összesen	Külföldi %	Összesen	Külföldi %
<b>Ellenőrzött</b>	5610	18	218	16	2319	28	151	11
<b>Kifogásolt</b>	585	13	134	9	391	29	36	19

A gépkocsivezetőknél hiányosságként került megállapításra a 4,5 órán túli vezetés megszakítás nélkül, illetve kevés volt a napi, illetve a heti pihenőidő. Előfordult napi 13–14 óra vezetési idő, illetve 16–17 óra munkaidőt tartalmazó tachográfkorong is. Az AETR-egyezményben nem részes országok gépkocsivezetőinél jellemző, hogy csak a határon kezdik el használni a tachográfkorongot. Az akció során keletkezett ügyek a fentiekén túlmenően azt igazolják, hogy a belföldön közlekedő gépkocsivezetők már kezdenek megismerkedni a tachográfok használatához szükséges alapvető ismeretekkel. Külföldi gépjárművezetőknél más a helyzet, itt az esetek nagy része szándékos.

A pihenőidő kikényszerítésére 37 esetben volt szükség a közlekedési okmányok elvételével.

Műszaki szempontból a járműveken gumiabroncs, futómű, világító, fényjelző, szélvédő, valamint a mobil vizsgálóállomás segítségével fékhibákat lehetett tapasztalni, ezért 134 esetben a járművet szemlére rendeltük, és 41 esetben kezdeményeztük a hatósági jelzés érvénytelenítését.

A közúti ellenőrzések során a különböző ellenőrzések kapcsán végrehajtott intézkedések megoszlását az alábbi táblázat tartalmazza.

	Pihenő- elrendelés		Szemlére berendelés		Hatósági jelzésérvény- telenítés		Telephelyi ell.		Helyszíni bírság		Szabály- sértés kezde- ményezése		Figyelmez- tetés	
	[%]*	[db]	[%]*	[db]	[%]*	[db]	[%]*	[db]	[%]*	[db]	[%]*	[db]	[%]*	[db]
Belföldi	1,1	18	2,9	134	0,8	41	0,2	13	7,2	88	6,2	287	9,1	421
Külföldi	2,8	19		0	0,0	0	0	0	2,6	32	8	81	6,3	64
Összesen	3,9	37	2,9	134	0,8	41	0,2	13	9,8	120	14,2	368	15,4	485

\* az ellenőrzött járművek számához viszonyítva.



A közúti ellenőrzés tapasztalatai alapján feltárt leggyakoribb hiányosságokat mutatja az alábbi táblázat, melyből megállapítható, hogy AETR-körben a gépjárművezetők tájékoztatására továbbra is hangsúlyt kell fektetni és fokozni kell az ellenőrzéseket.

	Leggyakoribb hiányosságok
<b>AETR</b>	koronghiány, hiányos korongkitöltés, elégtelen pihenőidő, helytelen módkapcsoló használata
<b>ADR</b>	tűzoltó készülék hiánya, kézi lámpa, kihelyezhető lámpa
<b>Közl. bizt.</b>	gumiabroncs, fék, világító és fényjelző berendezés, szélvédő
<b>Körny. v.</b>	olajszivárgás, üzemanyag szivárgás, füstölés
<b>Mobil</b>	fék, futómű

A közlekedési felügyelet nem működhet szabálysértési hatóságként. Saját hatáskörben azonnal intézkedünk, amikor műszaki szemlére szükséges berendelni a járművet, vagy más műszaki jellegű szabálytalanságot tapasztalunk. Más szabálysértések esetében a rendőrhatalomhoz kell fordulnunk, és a rendőrség állapítja meg a büntetést. Az általuk fogantatott szankciókról, büntetésekről nálunk nem készül nyilvántartás.

Munkánknak fontos része, éppen a versenysemlegesség miatt, hogy minél jelentősebb arányban ellenőrizzük a külföldi gépjárműveket is, hogy tudatosodjon a más országokból érkező gépjárművezetőkben az a tény, hogy ugyanazoknak a feltételeknek kell eleget tenniük a magyar közút hálózaton, mint más EU-országokban.

Fontos tudni azt is, hogy éppen a környezeti katasztrófák elkerülése végett egyre nagyobb mértékben ellenőrizzük a veszélyesáru-egyezmény (ADR) betartását, hiszen a veszélyesáru-szállítások ellenőrzése a közutakon és a telephelyeken a közlekedési felügyelet munkája és ezzel jelentős részt vállalunk a társhatóságok akcióiban is (pl. „zöldkommandó”).

A gépjárművezetők és a fuvarozási tevékenységgel foglalkozó vállalkozók széles körű tájékoztatása, valamint a közúti közlekedésben résztvevőkkel szemben támasztott követelményrendszer társadalmi elfogadottságának növelése érdekében, kommunikációs programunkat MTI-, rádió-, TV-riportokkal indítottuk, és az eredmények ismeretében folytatjuk az írott sajtó- és rádiómegjelenésekkel, oly módon, hogy mindennap valamilyen formában hírt adjunk munkánkról.

Ebben a tekintetben az motivál bennünket, hogy az utóbbi időben sajnos gyakran előforduló súlyos, nagyjárműves balesetek médiabeszámolóit mellett jelenjen meg az állampolgárok felé az a híranyag is, hogy vizsgáljuk a vállalkozások jogkövető magatartását, és hatóságunk, a maga eszközeivel mindent megpróbál megtenni, hogy a balesetek megelőzhetőek legyenek, illetve azok száma csökkenjen.

#### Közlekedési Főfelügyelet



# Szlovéniában a Goodyear Dunlop

A Goodyear a világ legnagyobb gumibroncsgyártó cége, amely évente több mint 18 milliárd dolláros bevételt ér el. Sőt, a Fortune gazdasági magazin a világ ötszáz legnagyobb és legsikeresebb vállalata közé sorolja, amely az utóbbi időben tovább erősítette pozícióit a gumiparban. A vállalatoriai központja az egyesült államokbeli Akronban található, de a világ számos más pontján is gyárakat, illetve értékesítési kirendeltségeket, irodákat üzemeltet.

Az ohioi céget 1898-ban alapították a gumi vulkanizálását feltaláló Charles Goodyear nevének emléket állítva. A vállalat jelenleg 28 ország több mint 80 gyárában 80 ezer alkalmazottat foglalkoztat. Európában összesen 19 gyárban készítenek Goodyear Dunlop gumibroncsokat, a központ Luxemburgban van. Az európai terjeszkedés egyre erőteljesebb, s az éves forgalom a tavalyi 5-ről 5,8 milliárd dollárra nőtt. A cég Amerikában piacvezető a tehergépjárművek piacán, Európában pedig 30 százalékos részesedéssel a második helyen áll. A vállalat öt fő tevékenységet folytat: személyabroncs, teherabroncs, földmunkagép-abroncs, mezőgazdasági gépek abroncsa és motorkerékpár abroncsok készítése. Európában 55 méretben több mint 300 különféle típusú gumit készítenek a tehergépjárművek és autóbuszok számára, amivel a legnagyobb választékot tudják kínálni az ügyfeleknek. Ráadásul folyamatosan újabb és újabb termékekkel és szolgáltatásokkal rukkolnak elő.

A Goodyear Dunlop a kilencvenes évek kelet-európai privatizációs hulláma során Lengyelországban és Szlovéniában vásárolt termelő egységeket. Ezeknek a beruházásoknak köszönhetően ma a cég termépalettáját szélesítik a Lengyelországban gyártott Debica márkájú gumibroncsok és a Szlovéniában készülő Sava termékek. A további tervek között szerepel, hogy az európai régió számára állítsanak majd elő gumibroncsokat Marokkóban, Törökországban és Dél-Afrikában.

A vállalat 1997-ben vásárolta meg a szlovéniai SAVA gyáregységet, amely Ljubljánától, a fővárostól alig 30 kilométerre lévő Kranj nevű helységben található. A gyár kellemes környezetben, parkosított részen terül el. Jelenleg 1400 alkalmazottat foglalkoztatnak itt, s tavaly 7 millió gumibroncsot készítettek. A Goodyear Dunlop nem véletlenül döntött úgy, hogy éppen Szlovéniában vásárol gyáregységet. A helyszín mellett szól, hogy Szlovénia gazdaságilag gyorsan fejlődő ország, s immár egy eszterdejé az Európai Uniónak is a tagja. Földrajzi elhelyezkedése kiváló, mert fontos közlekedési útvonalak szelik át, s egyszerre határos nyugati és keleti országokkal. Határai nyitottak, ráadásul tengeri kikötővel is rendelkezik. Infrastruktúrája fejlett, aminek köszönhetően számos nyugati cég telepedett le az országban. A Sava gyárban szinte minden munkafolyamatot automatikusan végeznek, s nagy gondot fordítanak a minőségre. Figyelik a gumi kopásállóságát, csúszáságtúlását, zajhatását, az egy kilométerre jutó üzemanyag-fogyasztási költségét, valamint azt is, hogy mekkora az az optimális mennyiségű rakomány, amelyet gazdaságosan lehet szállítani. Persze, más gumik kell a pótkocsira is, hiszen eltérő a terhelés. Összesen mintegy 150 tesztelési pozíciót próbálnak ki a termékeken, hogy a legjobb minőségű gumibroncsokat szállítsák a vevőknek.

terre jutó üzemanyag-fogyasztási költségét, valamint azt is, hogy mekkora az az optimális mennyiségű rakomány, amelyet gazdaságosan lehet szállítani. Persze, más gumik kell a pótkocsira is, hiszen eltérő a terhelés. Összesen mintegy 150 tesztelési pozíciót próbálnak ki a termékeken, hogy a legjobb minőségű gumibroncsokat szállítsák a vevőknek.

Európában a trend az, hogy egyre nő a közúti forgalom, s a változó igényeknek meg kell felelni. A piacon éles verseny folyik a szállítványozó vállalatok között, aminek következtében mind súlyosabb, s méretre is hosszabb gépjárművek jelennek meg az utakon. Egyre kevésbé számít ritkaságnak, hogy a gépjármű összsúlya eléri a 60 tonnát, hossza pedig a 25 métert. A gumik gyártásánál ezért nagy hangsúlyt fektetnek arra, hogy a gépjármű fogyasztása csökkenjen, a gumi képes legyen nagyobb teher szállítására, mérséklődjen a zajhatása, s a mainál is biztonságosabb legyen. Az Európai Unió szabályozói is egyre szigorúbbak a gumik használatát illetően. Várhatóan 2007-ben lépnek életbe azok az új előírások, amelyek egyebek mellett a környezet fokozottabb kímélésére, a zajhatás csökkentésére, a nedves úton való fékhatás mértékére vonatkoznak.

A vállalat közben új szolgáltatásokkal is megjelenik a piacon. Ezek közé tartozik például a Goodyear Mobility, amelynek célja, hogy a flottazemeltetők számára radikálisan csökkentse az abroncsdefektből származó költségeket, illetve az ezzel kapcsolatos állásidőt. A speciálisan a távolsági fuvarozással foglalkozó cégek igényeire szabott szolgáltatás segítségével az ilyen jellegű hibák kijavítása Európa 32 országában akár ingyen is megtörténhet. A teherautóként, vagy kamionként felszámolt éves díj ellenében az ügyfél teljes körűen hozzájuthat a Goodyear segélyszolgálat hálózatához. A kiszállások díjmentesek, s csak a gumicseréért, illetve a javításért kell fizetni. A Goodyear Mobility segélyszolgáltatás igénybevétele egyszerű. Konkrét baj esetén a járművezetőnek a segélyszolgálat díjmentes számát kell tárcsáznia, s a 24 órás ServiceLine központban több nyelven beszélő telefonkezelők fogadják a hívást. Kapcsolatba lépnek a legközelebbi szervizzel, ahonnan máris küldik a szerelőket a helyszínre. A Mobility program előnye, hogy a partnercég – egy internetes oldalon keresztül – folyamatosan értesülhet az elakadt jármű helyzetéről. Percre pontos információkhoz juthat a beérkezett segélyhívás idejéről, nyomon követheti a javítás folyamatát, és ez alapján áttervezheti a szállítvány menetrendjét is. A Mobility szolgáltatás az Európai Unió valamennyi országára kiterjed, de elérhető még Albániában, Bosznia-Hercegovinában, Bulgáriában, Horvátországban, Norvégiaiban, Svájcban, Belorussziában, Moldáviában, Oroszország nyugati részén és Törökországban is.

Cs. A.



Mitsui O.S.K. Lines Ltd.

## Alligator, azaz köszönöm

**Képvisellet nyitott meg Budapesten a világ legnagyobb tengerhajózási társasága, a japán Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL) június elején. A hosszú múltra visszatekintő cég az egész világot behálózza, s immár Magyarországot is közvetlenül bekapcsolta vállalatbirodalmába.**

A MOL nem véletlenül választotta azt a szlogent és képi ábrázolásként azt a lógót, hogy „alligator”, ami az angol nyelvben krokodilnak felel meg. Japánul ugyanis azt jelenti, hogy „köszönöm”. A cég szándékosan így akarja kifejezni azt a viszonyt, amely a vállalatot az ügyfelekkel összeköti. Köszönik, hogy az ügyfelek őket választották, s köszönik mindazt, amit megtehetnek a világ gazdaságának élénkítéséért. S persze, a vállalat tisztas, s egyre nagyobb nyereséggel zárja az éveket.

A hajózási társaságok flottájának számát, illetve hajóinak szállítási kapacitását tekintve jelenleg a MOL a világ legnagyobb vállalata. Óceánjáró hajóinak száma 630. Ebből 72 a konténerszállító, 83 a személygépkocsi-szállító, 210 a tömegáru-szállító, 34 a nyersolaj-szállító hajó. Ezen kívül üzemeltetnek komphajókat és különféle luxus utasszállító hajókat is. A tömegáru-szállítás terén a MOL a világelső, s utána következik a NYK, a K Line és a Zodiac. A személyautók szállításában a NYK és az EUKOR után következik a MOL. Az olajszállító tankerek tekintetében a Frontline után a másodikak. Ráadásul folyamatosan új hajók készítését rendelik meg, hogy a flotta tovább bővüljön, erősödjön. Mindez nem olcsó mulatság, hiszen egy korszerű, nagy teljesítményű konténerszállító hajó ára mintegy 250 millió dollár. A MOL vállalatcsoporthoz összesen 325 cég tartozik, ahol mintegy 7 ezer alkalmazott dolgozik. Az anyacégnél azonban mindössze 946 embert foglalkoztatnak, s ebből 313-an a tengereken teljesítenek szolgálatot.

A cég története állítólag ezer évre nyúlik vissza, amikor gyakorlatilag még nem is voltak vállalatok a világon. Hajózással később kezdtek el foglalkozni, s valójában 1878-ban történt az

első komolyabb lépés. Ekkor indították útjára az acélvázaz gőzhajót, a Hideyoshi Maru-t, amely szentet szállított Japán és Shanghai között. A következő nevezetesebb dátum 1930, amikor a Kínai Maru névre keresztelt hajó saját korában rekordgyorsasággal – 25 nap és 17 óra alatt – tette meg a Yokohama és New York közötti utat. Abban az időben egyébként átlagosan 35 napig tartott ez az út. A következő esztendőben sorra bocsátották vízre az újabb és újabb nagy teljesítményű hajókat. Japán legnagyobb befogadóképességű és a legpompásabban berendezett luxushajóját, a Fuji Maru-t 1989-ben indították útjára. Rá egy évre egy újabb luxushajót, a Nippon Maru-t bocsátották vízre.

A MOL jelenleg már az egész világon jelen van. A vállalat székhelye Japánban található, de központok működnek minden kontinensen, s képvisellel, irodával rendelkeznek valamennyi jelentősebb kikötőben és országban. Büszkék arra, hogy a hajótársaságok között a legrövidebb idő alatt szállítják el az árut egyik helyről a másikra. Keletet és nyugatot kapcsolják össze, összesen 40 útvonalon közlekednek hajóik. Ezek a legkorszerűbb kommunikációs eszközökkel vannak felszerelve, ami lehetőséget ad arra, hogy a megrendelők pontosan nyomon követhessék az áru útját. Logisztikai hálózatuk szintén az egész világon jelen van. A MOL nyolc hatalmas konténer terminállal rendelkezik, amelyek Japánon kívül megtalálhatók például Bangkokban, Los Angelesben, Seattleben. A vállalat az ügyfelek minden igényére figyel: ebbe beletartozik a marketing tevékenység, a tanácsadás, a szükséges dokumentációk beszerzése, az áru raktározása, csomagolása, vámkezelése. A cégnek a terminálok túl 20 raktárbázisa van, ahol a hűtőkam-

rákban a romlandó terméket is képesek tárolni, s a veszélyes árukat is biztonságosan kezelik. A MOL tevékenysége nem ér véget az óceánok partjain, hanem a szárazföldön, különféle közlekedési eszközökkel is elszállítja az árut bárhová.

A MOL egyik legfőbb tevékenysége a személygépkocsi szállítása. Japánban a MOL volt az első hajózási cég, amely a gépkocsik szállítására alkalmas hajót építtetett. Eleinte csak a hazai piac igényeit elégítették ki, de manapság már a japán autók zömét ők szállítják a világ minden részébe. A legnagyobb ilyen típusú hajóban egyszerre 5300 jármű fér el 14 emeleten. Az emeletek magassága, mérete változtatható aszerint, hogy milyen járművekről van szó. A MOL 1998-ban megszerezte az ISO9001 minőségbiztosítást a járművek szállítására terén, ami garancia arra, hogy az áruk továbbítása gyorsan, biztonságosan, megbízhatóan történik. A MOL az egész világon piacvezető a tömegáru szállítására terén. Jelenleg Japán nyersanyagimportjának 30 százalékát a MOL kezeli. Szállítanak vasércet, szenet, faárut, alumíniumot, cementet, gabonát, bármit. Közlekedtetnek olyan speciális hajókat, amelyeket az ügyfelek sajátos igényeinek megfelelően alakítottak ki. A nyersolaj szállításakor különös gonddal figyelnek a biztonságra, ezért általában duplatestű hajókban tárolják az árut, hogy baleset esetén ne ömöljön a tengerbe. A környezetkímélő megoldások alkalmazása és a biztonságra való törekvés elsőrendű feladat. Ennek érdekében a hajók személyzetét a cég által létrehozott tréning központokban oktatják a biztonsági előírások betartására, emellett a legújabb biztonsági berendezésekkel szerelik fel a hajókat.

Japán luxushajóinak életében fordulópontra volt 1989, amikor vízre bocsátották a Fuji Maru-t. A minden luxussal felszerelt hajón egyebek között több úszómedence, színházterem, szórakoztató egységek működnek. A MOL luxushajóin lehetőség van arra, hogy a vendégek egy éjszakát töltsenek el ott, de lehet szó világ körüli útról is.

Csarnai Attila



## Fuvardíjtükör

A **CBRB** gázolaj jegyzései május hónapban 41,00 és 44,00 euró/100 liter között mozogtak. A hónap közepétől a gázolaj jegyzés folyamatosan emelkedő tendenciát mutatott.

Az **ARA kikötőkben** továbbra is pang a piac. A rakománykínálat visszaesett, ami a fuvardíjak további csökkenését eredményezte. Rajnai relációban elsősorban energetikai szén, érc, takarmány és agyag rakományok szerepeltek az árupaletteán. Dunai viszonylatban pedig szója, magnezit, érc és kokszolható szén került berakásra.

A **Majna**n és a **Majna-Duna csatornán** kiegyensúlyozott volt a forgalom. Elsősorban rajnai és ARA rendeltetésű ócskavas, gabona, műtrágya, kálisó és cement rakományok kerültek feladásra, dunai rendeltetéssel pedig rönkfa.

**Ausztriában** továbbra is gyenge maradt a forgalom. Műtrágya magyar és német rendeltetéssel, valamint acél és takarmány került berakásra. A fuvardíjak a magas gázolajárak ellenére stagnáltak.

**Szlovákiában** hasonló a piaci helyzet, mint Ausztriában. Elsősorban acélárak, műtrágya és gabonafélék kerültek berakásra alacsony fuvardíjakon.

**Magyarországon** az acélrakományok lecsökkenését a megnövekedett mennyiségű gabona feladások kompenzálták. Repce, búza és kukorica rakományok kerültek berakásra rajnai és ARA/holland kikötőkbe. Az al-dunai relációban továbbra is folyamatosak maradtak a gabonaszállítások.

Kirakó kikötő \ Berakó kikötő	Kikötők					
	ARA kikötők	Mannheim	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország
ARA kikötők	–	5,50	11,20	21,00	22,10	22,00
Mannheim	4,70	–	4,20	16,20	18,50	–
Felső-Rajna	7,00	3,50	–	–	–	–
Ausztria	23,50	20,00	25,00	–	4,20	6,00
Szlovákia	26,20	21,60	26,00	6,00	–	–
Magyarország	25,50	23,00	–	7,00	–	–

A fuvardíjtükör különböző áruféleségek súlyozottan átlagolt euró/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.) tartalmazzák. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás. Vizsgált időszak: 2005. május 1–31.



## A hajózást is sújtja a magas olajár

A hajózás is egy közlekedési ág. Ezt azért fontos az elején rögzíteni, mert több közlekedéssel foglalkozó anyag, nyilatkozat vagy éves forgalmi adatokat közlő táblázat jelent meg az utóbbi időben a (szak)sajtóban, amelyből „kifelejtődött” a belvízi hajózás.

Tehát a hajózás is egy közlekedési ág, és mint ilyennek az eszközei javarészt belsőégésű motorral hajtottak (főként gázolajat fogyasztó diesel motorokkal). A közutakon guruló teherautókhoz képest azonban a hajókat nagyobb motorok hajtják, melyek fogyasztása teljesítmény és terhelés függvényében 60-130 liter óránként.

A hajósok (és megbízói) a holland Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) által kiadott átlag üzemanyagárakat figyelik argus szemekkel, hiszen ez az átlagár (bár nem ezen az áron tankolnak a hajók) reálisan mutatja az üzemanyag árának mozgását. Sajnos az utóbbi időben ez a mozgás (akárcsak a magyar benzinkutak árai) kedvezőtlen tendenciát mutat. Míg 2004-ben a CBRB ár 29,50 euró/100 literről indulva, 44,00 feletti értéket is produkálva, az év végén 35,30 körüli értéken állt meg, az idén 35,50 euró/100 literről indult a skála, és néhány nap kivételével a teljes időszakban 40,00 fölött volt (jelenleg valamivel 47,80 fölött áll).

Az üzemanyag jelentős tételt jelent a fuvarozásból (áru- és személyfuvarozásról egyaránt beszélhetünk) élő vállalkozások költségszerkezetében, ezért nem lepődhet meg senki a közutas kollégák felháborodásán (vagy inkább elkéseregésén?), amiről a napokban olvashattunk a sajtóban. Sajnos, a magas üzemanyagárak a hajózást is ugyanolyan mértékben sújtják, mint a kamionos cégeket, csak a hajósok szavát talán kevesebben hallják meg.

Amikor majd feltalálják a vízzel hajtott motorokat, mi leszünk előnyösebb helyzetben, mert a közlekedési pályánk egyben az üzemanyagunk is lesz. Addig is keressük együtt a megoldást!

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

## Hajózás és környezetvédelem a Dunán

Ezzel a címmel nemzetközi konferenciát szervezett a Duna-Kör, az Európai Zöldek, a Zöld Demokraták Szövetsége és a Zöld Alternatíva egyesület 2005. május 27-29-én Dunapatajon.

A konferencia témája a TEN projekt Duna-medencét érintő megvalósítása, megvalósíthatósága volt. Részvevői a térség önkormányzatainak delegáltjai, a WWF képviselője, a KVVM helyettes államtitkárjai, a GKM hajózási főosztálya vezetőjének képviselője, a külföldi (német, szlovák, horvát, szerb, román, bolgár ukrán) zöld pártok, NGO-k és önkormányzatok delegáltjai voltak. Első alkalommal kaptak meghívást és ezáltal lehetőséget álláspontjuk kifejtésére a tervezők, kivitelezők és hajózási társaságok képviselői, így a rendezvényen 13 országból mintegy 130-an vettek részt.

A Duna Kör és egyben a konferencia elnöke, Droppa György megnyitó beszédében elmondta: a konferencia célja az, hogy „előbe menjünk a lehetséges konfliktusoknak, és a tervezők, beruházók és hajósok megismerhessék a partok mentén élők igényeit. Azért dolgozunk, hogy a legjobb válaszokat adjuk, és a legjobb megoldásokat népszerűsítsük.”

A környezetvédelmi szervezetek hazai és nemzetközi előadói (Duna-Kör, Zöld Demokraták, WWF, Friedrich Ebert Stiftung, Die Grüne Bildung Werkstatt, Nemzeti Civil Alap, Regional Environmental Center, The Green East–West Dialogue) meglehetősen szkeptikusan, ki elutasítóan, ki reális kompromisszumot keresve az alábbi kérdéskört boncolgatták: Az Európai Unió új kihívások elé állítja Közép- és Kelet-Európát. A tervezett 220 milliárd eurós beruházás a világ egyik legnemzetközibb folyóján könnyítené a hajózást. De hogyan is működne a Dunán a Transz-Európai Közlekedési Úthálózat (TEN)? Az építésben és a hajózásban érdekelt erős lobby fogják-e kanalizálni a folyót Bajorországtól a Duna Deltáig, vagy érdemes lesz a beruházásokat támogatni, mert azok a Vízügyi Keret Irányelven és a folyó teljes hosszában a helyi lakosság igényeit is figyelembe vevő, valódi közmeghallgatásokon fognak alapulni? Be tudják-e építeni a tervezők a „partmenti” önkormányzatok igényeit is terveikbe? Megoldható-e a folyami gázlók felszámolása a szigetek és mellékágak rehabilitációjával egy időben? Vannak-e, és ha igen, melyek a veszélyei egy ekkora beavatkozásnak a kibővített Európában és az Európai Unión túl?

A tervezők képviselőjében Mikolics Sándor (TÉRTERV) előadásában kifejtette, hogy kompromisszumos megoldásként – igaz elmaradva az igényektől – a magyar Duna-szakaszon kívánt 25 dm-es vízmélység az év 2/3-ában vízlépcső építése nélkül, hagyományos szabályozási módokra épülő új eljárásokkal (pl. kb. 15–20 km-ként épített mederszűkítéssel részduzzasztások) is megvalósítható.

A hajósok képviselőjében Bencsik Attila, a Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetségének elnöke rendkívül időszerűnek és hasznosnak ítélte a konferenciát, mert ebben a kérdésben csak a minden érintett bevonásával folytatott tény- és tárgyszerű párbeszéd útján hozható döntés, melyhez kölcsönös kompromisszumok szükségesek. A hajózás általános és gazdasági jelentőségén túl képekkel illusztrálva bemutatta azokat a német és osztrák vízpépítési példákat, melyek az érintettek kompromisszumával, azok megalégedésére valósultak meg. Ilyenek többek között pl. a Majna-Duna csatorna, freudenau-i (Bécs) vízlépcső „felvizeinek” kiépítése üdülő és kikapcsolódási területté, Nemzeti parkba „ágyazva” stb. Rámutatott arra, hogy a hajózás nem a környezetvédelem ellensége, hanem annak egyik eszköze.

A résztvevők egyetértettek abban, hogy a belvízi szállítás környezetkímélőbb, mint a közúti, vagy akár a vasúti, tehát az áruforgalom vízi útra terelése kívánatos. A zöldek és környezetvédők azonban csak abban az esetben támogatnak egy ilyen projektet, ha a környezet állapota a térségben nem romlik, hanem javul, és nem elveszítjük, hanem újabbakkal bővítjük az ökológiailag is értékes területeket. A megvitatott szakmai kérdéseken túl a konferencia kiemelendő eredménye, hogy az érintettek között a párbeszéd megkezdődött és a jelenlévők készségüket fejezték ki annak folytatására, hiszen a Duna szabályozása közös jövőnk része, így felelős döntést igényel.



## *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: 350-0763, 350-0764. 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: .....

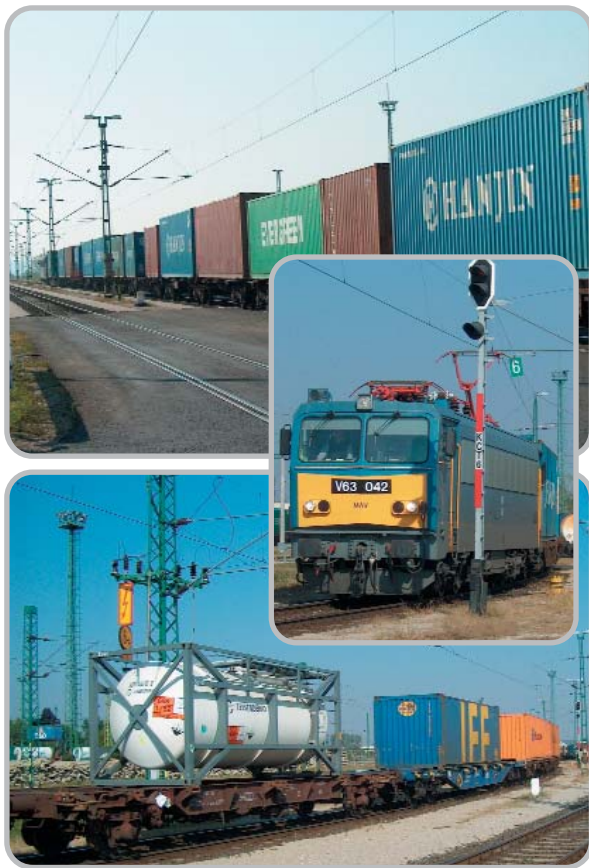
Ügyintéző: ..... Telefon: ..... Fax: .....

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

Vállalati hírek egy kattintásra!  
www.hirlevelgyar.hu

- Egyéni
- Energikus
- Emberi
- Egyetlen
- Egyértelmű



**BLEND**

Reklám Tanácsadó Kft.

1134 Budapest Klapka u. 6.  
Tel./fax: 350.82.82  
Csm: 20.919.62.18  
info@blendreklam.hu  
www.blendreklam.hu

**Hirlevelgyár.hu**

KERESÉS [ ] [ ]

Tudásbázis Adatbázis Áraink Kampányok Megrendelő Kapcsolat Referenciák

szószinkron érdeklődését a [hirlevelgyar.hu](http://hirlevelgyar.hu) szolgáltatásai iránt!

**Gyári hírek**

A híreink egyenként egyedi e-mail címre és mobiltelefonos üzenetként is elküldhetők Önnek aktuális hírlevegőnkkel.

Név: [ ]  
e-mail: [ ]  
formátum:  text  HTML

[ ]

2005. május 29.  
**Újult a hirlevelgyar.hu szolgáltatás**

Magyarországon egyedül álló szolgáltatást vezetett be a Blend Reklám Kft. A Hirlevelgyár.hu szolgáltatás híreink mellett partnereink, hogy igény szerint akár egyetlen felhasználó és külső partnerek, partnerei, vásárlói számára, a hirlevelgyar.hu segítségével.

Szükség esetén az egyszerű hírrel történő értesítés mellett a hirtelen érkező híreinket is azonnal értesítjük az értesítési listán keresztül.

[ ]

**Miben segít Önnek a hirlevelgyar.hu?**

Az alábbiakban a hirlevelgyar.hu működését ismertetjük.

Magyarországon egyedül álló szolgáltatást vezetett be a Blend Reklám Kft. A Hirlevelgyar.hu szolgáltatás híreink mellett partnereink, hogy igény szerint, akár egyetlen felhasználó és külső partnerek, partnerei, vásárlói számára, a hirlevelgyar.hu segítségével.

Szükség esetén az egyszerű hírrel történő értesítés mellett a hirtelen érkező híreinket is azonnal értesítjük az értesítési listán keresztül.

**Saját Lévegő Hírlevelgyár**

Ha saját hírlevelét szeretné hirdetni, akkor a Hirlevelgyár.hu segítségével lehetősége van arra, hogy a hírlevelét a Hirlevelgyár.hu segítségével hirdesse.

[ ] [ ]

Copyright © 2005 hirlevelgyar.hu

Kövérkép | Támogatás | Kapcsolat | Segítség | Gyakori kérdések



Azt mondd Fuarbörze, azt mondom Teleroute

Európa vezető online fuvarbörzéje

**TELEROUTE**

infoline: 06 800 16 152  
www.teleroutenet.com



**Teleroute**



itt találkozunk

N45°33'E13°44'



**LUKA KOPER**

Luka Koper, d.d., Kikötői és Logisztikai Rendszer  
Vojkovo nabrežje 38, SI - 6501 Koper, Slovenia  
tel: +386 5 6656 100, fax: +386 5 63 95 020  
portkoper@luka-kp.si, www.luka-kp.si

Magyarországi képviselő  
Logodi utca 34/a/III, H - 1012 Budapest  
tel.: +36 1 212 00 00, fax: +36 1 212 00 01  
budapest.office@lukakoper.hu







In the third quarter of this year, Gebrüder Weiss in Vienna, market leader in the forwarding and logistics industry, issues an

## Invitation to tender for international regular scheduled services by GW Vienna

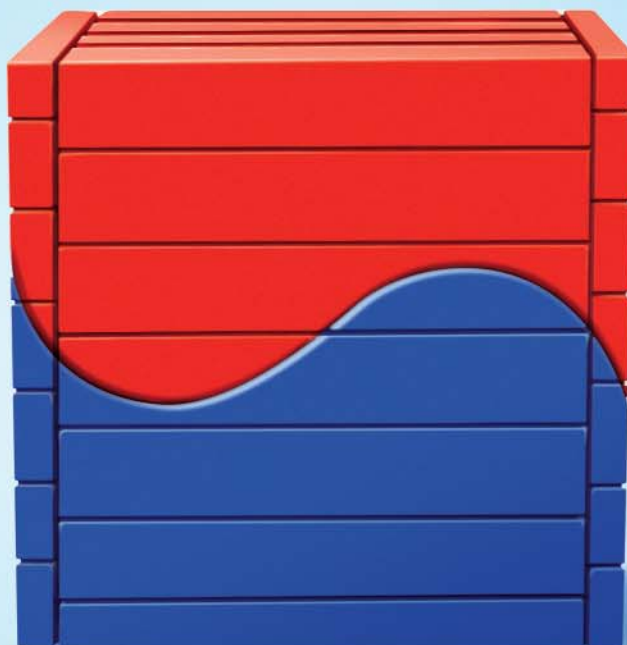
Gebrüder Weiss is a financially stable logistics group with more than 100 branches and more than 3,600 employees around the world. We are offering interested freight companies the opportunity to join us in our growth strategy.

- Extent of invitation to tender: an average of 60 international regular routes from/to Eastern Austria per day
- Freight turnover volumes: approx. Euro 25 million p.a.
- Estimated start of cooperation: January 2006

Please submit your application by the end of July – preferably by e-mail – to the address below and we will immediately send you the detailed tender documentation.

Your application should include a short introduction to your organisation and a description of your fleet so that we can enter or update your potential and capacities - also for future orders - in our database.

**Gebrüder Weiss GmbH** Transport and Logistics  
Litfaßstrasse 8 • 1031 Vienna • Austria  
T +43.1.79799.225 • [tender@gw-world.com](mailto:tender@gw-world.com)



## Szöul is bekapcsolódott hálózatunkba.

Az Emirates folyamatosan indítja repülőgépeit Szöulba, az első dél-koreai célállomására. Napi járatokat kínálva Dubaiból Szöulba, az Emirates már több, mint 75 célállomással teremt kapcsolatot Európa távoli sarkaitól Ázsiába, a Távol-Keletre, a Közel-Keletre, Ausztráliába és Óceániába, Amerikába, sőt, még azon túl is. Egy okkal több, hogy partnereink ragaszkodjanak hozzánk. **Számítson többre!**

Dubai–Szöul			Szöul–Dubai		
Nap	Indulás	Érkezés	Nap	Indulás	Érkezés
Naponta	02. 25.	15. 55.	Naponta	00. 30.	05. 25.

