

NAVIGÁTOR



**Menedzsment
struktúra** 13. oldal



**Repülőterek
itthon** 25. oldal



**Csiki-Bege
sztori** 38. oldal



Cseh Ottó



Raaberlog

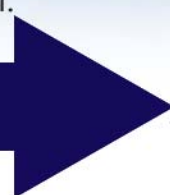
Nemzetközi Szállítmányozási Kft.
International Forwarding Ltd.

H-1037 Budapest, Montevideo u. 4.
Tel.: (361) 888-5400 ■ Telefax: (361) 888-5499
E-mail: info@raaberlog.hu ■ www.raaberlog.hu

NÉVVÁLTÓZÁS!

A Raaberfreight Nemzetközi Szállítványozási Kft. tájékoztatja tisztelt partnereit, hogy a társaság 2005. szeptember 16-tól **Raaberlog** Nemzetközi Szállítványozási Kft. néven folytatja tevékenységét.

 Raaberfreight



Raaberlog

131. szám

Velünk spórolhat!



Ukrailtrans

Az Ön megbízható partnere.

11 sikeres év a nemzetközi vasúti szállítmányozásban
Magyarországon,
a FÁK tagországaiban, a Baltikumban és Európában.

1143 Budapest, Stefánia út 26.

Tel.: +36 (1) 220-5642, +36 (1) 220-5643 • Fax: +36 (1) 220-5646

Tel./fax: +36 (1) 267-6782

E-mail: urt@axelero.hu

www.ukrailtrans.com

CSIKI-BEGE
TEHERAUTÓK

1142 Budapest,
Tengerszem u. 59/A
Tel.: (06-1) 471 7030
Fax: (06-1) 471 70 39
teherautok@csiki-bege.hu
www.csiki-bege.hu

Nyitva tartás:
H - P: 7.00-20.00
Szo.: 8.00 - 14.00

KISTEHERAUTÓ-SPECIALISTA, ÉVTIZEDES TAPASZTALATTAL

- **Óriási raktárkészletről, azonnal kiszolgáljuk**

- **A FIAT teljes palettája napi
és hosszú távú bérlésre**

- **Vállalkozások számára kedvező
finanszírozás, minimális pénzlekötéssel**

- **Csak 2005. szeptember 30-ig:
akciós modellek,
finanszírozás akár már 10 % indulórészlettel.**

(THM: 0,31-5,49 %, futamidőtől függően)

FIAT

MILOS SPEDICIÓN KFT

INTERNATIONALE SPEDITION



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

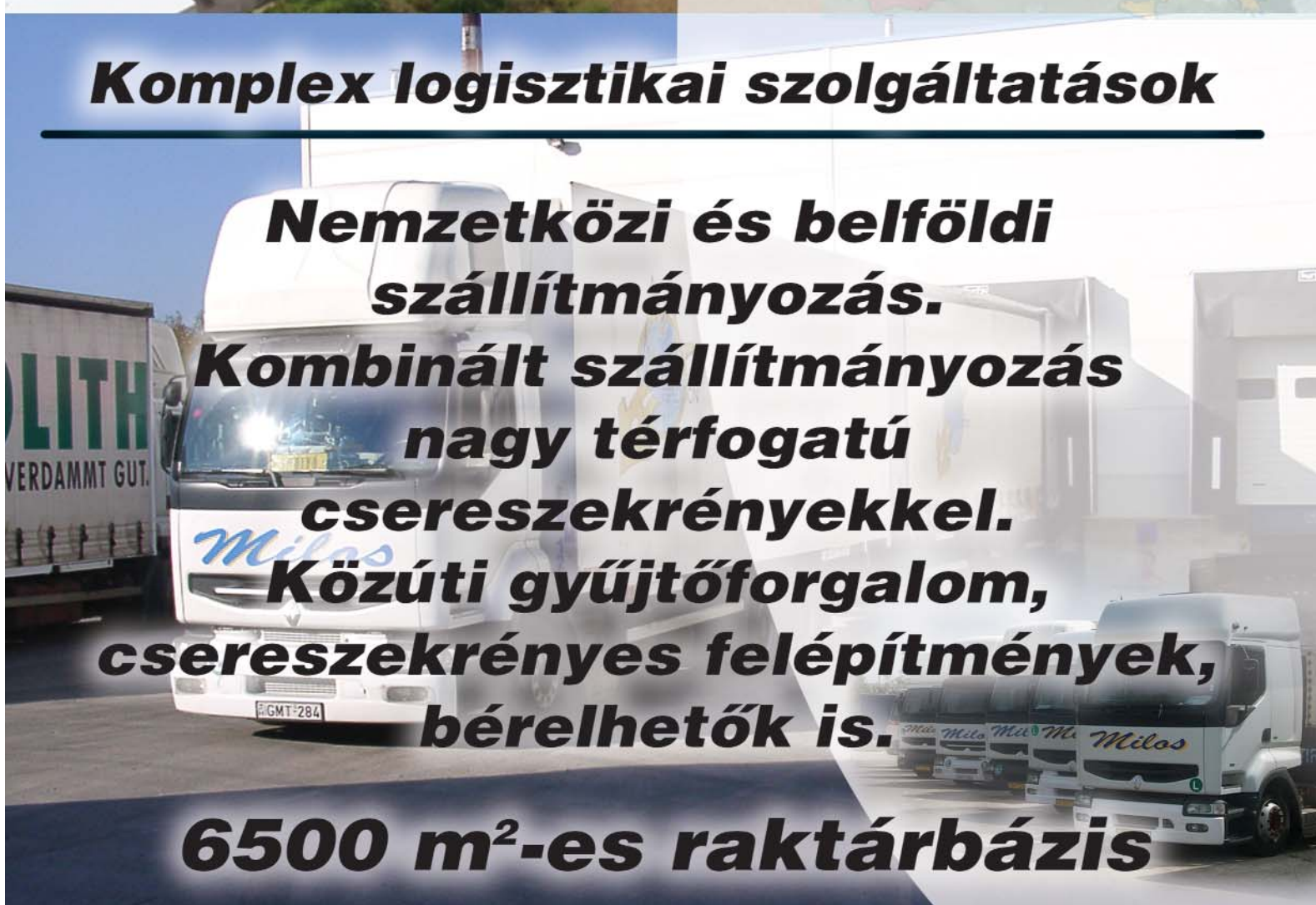
Komplex logisztikai szolgáltatások

***Nemzetközi és belföldi
szállítmányozás.***

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

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

6500 m²-es raktárbázis



NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVAROZÓK LAPJA

Főszerkesztő:

Kiss Pál

Lapszerkesztő:

Bárány Tibor

Kiss Györgyi

Szerkesztőség:

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:

Bollók Zoltán vezérigazgató

HU- ISSN 1216-7142

131. megjelenés

A 130. megjelenés

HUNGARY | HUNGARY | HUNGARY | HUNGARY | HUNGARY
2005 SPECIAL ISSUE

Air NAVIGÁTOR

Budapest Ferihegy 2A

AIRPORTS IN HUNGARY

*Sponsored by
UK Trade
and Investment*

Sármellék page 4

Debrecen page 5

Pécs page 7

Szeged page 13

Börgönd page 16

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

Szállítmányozás 2005

Kiadónk ebben az évben is megrendezi a ma már hagyományos szállítmányozási konferenciáját Budapesten. Hatodik alkalommal találkoznak a magyar szállítmányozók novemberi kétnapos rendezvényükön, hiszen a Szállítmányozás 2005 nemcsak konferencia, hanem szakmai találkozó is. Nagy öröm és megtiszteltetés számunkra, hogy az idei konferencia fő támogatója a Rail Cargo Austria. Ugyancsak megtisztelő, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumot és a piacvezető cégeket is a támogatók között üdvözölhetjük. S számíthatunk a szállítmányozó szövetségre is, mint szakmai partnerre.

Merre tovább, szállítmányozás? Mit hozott az Európai Unió Ausztriában és Magyarországon? Hogyan tenderezzünk? Ismét napirenden a szállítmányozás szabályozása? Még mindig ISO? Szállítmányozás, avagy: logisztikai szolgáltatás? – ezek lesznek a konferencia fő témakörei. A konferencia díszvendége Gustav Poschalko, a Rail Cargo Austria elnöke-vezérigazgatója lesz. Őt nem kell különösebben bemutatni olvasóinknak, hiszen Magyarországon is közzismert szakmai tekintély és nem először lesz konferenciánk előadója.

Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár várhatóan a közlekedéspolitikai aktualitásairól, a készülő vasúti törvényről és a vasúti áruszállításról tart előadást a konferencia első napján. Az ő előadásához kapcsolódik majd Kovács Imrének, a MÁV Rt. áru fuvarozási főigazgatójának helyzetelemzése. Kautz István, az MSzSz elnöke, a Mased Rt. elnöke-vezérigazgatója a hazai szállítmányozás tendenciáit fogja – a tőle megszokott stílusban – elemezni és várhatóan kitér a szállítmányozás szabályozási kérdéseire is. Mint ismeretes, a közúti fuvarozók és a

kormány tárgyalásain vetődött fel ismét a szabályozás kérdése. Az MSzSz nyilatkozatban üdvözölte a kezdeményezést, mivel a szállítmányozó szövetség a minőségi regisztráció sikeres bevezetésével már megteremtette a szabályozás alapfelvételeit. Iszak Tibor, az MSzSz társelnöke, a Raaberlog vezérigazgatója a moszkvai FIATA-kongresszusról tart beszámolót, de dr. Berényi Jánost, dr. Békési Istvánt, Iván Györgyöt, dr. Hinfner Miklóst, Nagy Györgyöt és még másokat is üdvözölhetünk az előadók között. (Témajavaslatokat még most is elfogad a szervezőbizottság, amelynek tagjai: Iszak Tibor, Torma Imre és Kiss Pál.)

Szállítmányozás, avagy: logisztikai szolgáltatás? – ez lesz a második napi ke-rekasztal-beszélgetés fő témája. Kiss Pál, a Navigator főszerkesztője fogja a beszélgetést vezetni, és meghívást kap a Mased Csoport, a Waberer's Csoport, a Schenker, a MÁV Cargo Group, a Delog Csoport és a Milos Spedíció képviselője. Ugyan-

csak kiemelt témaként kezelik a szervezők a tenderezt is. Gyakorló tenderezők és megbízók is részt vesznek a konferencián.

Konferenciánk egyben szakmai találkozó is. A fogadáson részt vesznek a magyar szállítmányozás vezető személyiségei, a fuvarozó érdekképviseletek vezetői és külföldi vendégeink is. A fő támogató Rail Cargo Austria elnök-vezérigazgatója, Gustav Poschalko mond pohárköszöntőt és átadják az Év embere, illetve a Magyar Szállítmányozásért kitüntetések is.

Konferenciánk a szállítmányozók és fuvarozók kiemelt szakmai eseménye. Mindenkit szeretettel várunk.

A szállítmányozás szabályozása ismét napirendre került



MAGYAR
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS
LOGISZTIKAI
SZOLGÁLTATÓK
SZÖVETSÉGE

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
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
www.raabersped.hu

Veterán hajók versenye



Kiadónk is szponzorálta a veterán hajók versenyt, amelyet harmadik alkalommal rendezett meg a Nagymarosi Motorcsónak SE. Az eső ellenére több külföldi résztvevővel izgalmas versenyt és igazi hajós találkozót hozott az idei rendezvény, amely – nem véletlenül – ebben az évben motorcsónakversennyel bővült. Az ugyancsak szponzor Masped Csoport jóvoltából több ismert közéleti személyiség és topmenedzser is részt vett a nagymarosi hajótúrán. Abban valamennyien egyetértettek, hogy jövőre Nagymaroson, a veterán hajók versenyén ismét találkoznak.



Fotó: Kiss Györgyi

Cseh Ottó az ügyvezető igazgató

Masped Port, a csepeli új terminál

A Masped Csoport logisztikai szolgáltatási és vámügynökségi tevékenységeit a Masped Logisztika Logisztikai és Vámügynökségi Kft. végzi, január elseje óta már három terminálon. A cég a Masped Észak-pesti Logisztikai Központ alagi majori és a fóti raktárbázisának működtetése mellett az év elejétől a Mahart Csepeli Szabadkikötője területén található – korábban a Masped Trias, majd a Schenker Kft. által használt – telephely, a Masped Port üzemeltetését is végzi. Cseh Ottóval, a Masped Logisztika Kft. ügyvezető igazgatójával a fejlesztési elképzelésekről is beszélgettünk.



A csepeli terminál

A Masped Logisztika Kft. jövőre már ötödik születésnapját ünnepelheti. A Masped Csoport logisztikai és vámügynökségi feladatait végző társaság 2001-ben alakult, központja a Dunakeszihez tartozó Alagon található: itt működik a Masped Észak-pesti Logisztikai

Központ „A” terminálja. Egy évvel később Fótton kezdte meg működését a „B” terminál. A két raktárbázis területén rendelkezésre álló kapacitást éppen kinőtte a cég, amikor 2005. január elsejétől – a Schenker kiköltözése nyomán – a csepeli Masped Port telephely üzemeltetése is az ő feladata lett. A három bázison összesen száz munkatársal dolgoznak, tudtuk meg Cseh Ottó ügyvezető igazgatótól.

Alag Vámudvar1 minősítésű terminál, ahol tíz vámügynök bérel irodát. A terminál az EU-csatlakozás pillanatától zökkenőmentesen működik, és azóta is Budapesten a legnagyobb forgalmat lebonyolító vámudvarok közé tartozik. Itt 3200 négyzetméter – gyűjtő- és vámfeladatokat kiszolgáló – átrakó raktár is működik, gyorsan cserélődő árukészlettel.

Fót 13 ezer négyzetméteres raktári kapacitással rendelkezik. A Samsung Magyarország Rt. logisztikai szolgáltatásait e helyszínről végzi a Masped Csoport. Idén ötezer tárhelyes magasállvány-rendszert építettek fel, és hozzá magas emelésű targoncákat vásároltak.

Cseh Ottó elmondta, hogy a Mahart Csepeli Szabadkikötő területén található telephelyen az év első felében teljes rekonstrukciót végeztek. Felújították a raktárakat, s a korábban egymástól



A fóti raktárközpont

szeparált részeket tűzgátló kapuk beépítésével tették átjárhatóvá, s az irodai részeket is rendbe hozták. Rámpaki-egyenlítőket telepítettek, és a korábban nyitott falú – gyűjtőfeladatokat szolgáló – raktárrészt is zárttá alakították át. (A felújítás folytatódik: a fűtésrendszert is korszerűsítik hamarosan.)

Így most a Masped Port 67 ezer négyzetméteres területén 16 ezer négyzetméternyi fedett, korszerű tárolást biztosító raktár működik – már 90 százalékos kihasználtsággal. Rendelkeznek egy 15 ezer négyzetméteres, betonozott szabad területtel is, amely szükség esetén beépíthető. (A telephely hátsó traktusát pedig egy karosszériajavító, autóiipari szolgáltató cég bérlti a Maspedtől.)

A harmincéves, 360 méter hosszú rendbe hozott raktárpépület egyik oldalán a közúti kapcsolat, a másik oldalán – az iparvágány révén – a vasúti kapcsolat található (a vasúti küldemények kiszolgálója a Mahart). Speciális szolgáltatást is nyújt a telephely: az ADR-raktárban „A” kategóriába sorolt veszélyes áruk tárolására van lehetőség.

A csepeli raktárbázis csak a felújítási munkák alatt állt üresen, mára a kapacitás 90 százaléka le van kötve.

Egy friss megállapodás következményeként szeptemberben beköltözik a bázisra a Miramare Kft., s ötezer négyzetméteren végzi majd logisztikai tevékenységét. Ősztől a Masped Port lesz a Baumax raktározási és disztribúciós kiszolgálásának bázisa, és a napokban nyerte meg a Masped Logisztika Kft. egy multinacionális cég teljes körű logisztikai szolgáltatásának (raktározás és hozzáadott értékű tevékenységek) ellátására kiírt tenderét.

A Masped Logisztika Kft. jelentős beruházással – mindhárom telephelyén – tovább fejlesztette informatikai rendszerét. Az Oracle alapú, saját fejlesztésű szoftverét további modulokkal bővítette, így az ügyfelek számára megteremtette az internetes alapú kommunikációs, raktár-ellenőrzési lehetőséget, s RFID rádiófrekvenciás vonalkódolvasó rendszert is üzembe helyeztek.

A csepeli és a fóti bázis további beruházásaira a társaság pályázatot nyújtott be a GKM-hez, a GVOP 2005-1.2.2. logisztikai központok fejlesztését támogató lehetőségre.

Cseh Ottó hangsúlyozta, hogy a Masped Logisztika Kft. az informatikai és kontrolling alapú fejlesztésekre fókuszál, s rendkívül lényegesnek tartja munkatársai gyakorlati logisztikai képzését is. A sikeres logisztikához józan ész, sokoldalú képességek és jó üzletpolitika kell.

Bárány Tibor



Cseh Ottó

A 36 éves, Termék és Logisztikai Díjjal 2001-ben kitüntetett szakember Győrben született. Felsőfokú vámügyi és felsőfokú külkereskedelmi vámszakértői végzettségekkel rendelkezik.

A Vám- és Pénzügyőrségnél különböző beosztásokat töltött be, majd az Audi Hungária Motor Kft. vámügyi vezetőjeként dolgozott. 1996 és 2001 között a Masped Első Magyar Szállítmányozási Rt.-nél különböző vezető beosztásokban tevékenykedett.

2001 óta a Masped Logisztika Kft. ügyvezető igazgatója.



Elismerés Berényi Jánosnak

A Balkan-projektként ismert vasúti áruszállítási társulás vezetői és résztvevői évente találkoznak Görögországban. Az idei Mykonos-i tanácskozáson kitüntetésben részesült *Berényi János*, a projekt megalapítása óta végzett tevékenységének elismeréseként. A kitüntetést átadta *Gustav Poschalko* (Rail Cargo Austria), *Wilfried Kramer* (Schenker-Railon) és *Kriton Joannidis* (Proodos).

Chemol Logistics: Újabb tulajdonos

Bővült a tulajdonosi kör a Chemol Logistics Kft.-nél. A vasúti szállítványozásban meghatározó társaságként számon tartott Chemol Logistics, jogelődje, a Chemoldanzas volt az első vegyes vállalat a magyar szállítványozásban, amelyet a Danzas és a Chemolimpex alapított 1988-ban. A későbbi tulajdonosváltások után, ötödik éve 50-50 százalékosan a Masped, illetve az Interservice Group a cég tulajdonosa. Az olasz Automarocchi cég 10-10 százalékosan vásárolt az említett tulajdonosoktól és további opcióra jogosult.

A triesti cég elsősorban közúti szállítványozóként és terminál-üzemeltetőként ismert Olaszországban. Éves árbevétele 110 millió euró és 700 szakembert foglalkoztat. Jelenleg 800 konténerszállító-járművet és 900 különböző típusú teherjárművet üzemeltet. Raktárkapacitása viszont 100 ezer négyzetméter. Elképzelhető, hogy a triesti Automarocchi-cég az év végén 80 százalékos üzletrésszel fog rendelkezni, a Masped 20 százalékos tulajdonrésze mellett. Az új tulajdonos részvétele elősegítheti a Chemol Logistics dél-európai forgalmának növelését. Az olasz cég vezetése viszont ragaszkodik a Masped további tulajdonosi szerepvállalásához.

Raaberlog a Raaberfreight helyett

Nevet változtat a Raaberfreight Nemzetközi Szállítványozási Kft. A magyar szállítványozás egyik piacvezető társasága, 2005. szeptember 16-ától új néven folytatja tevékenységét a múlt évben átadott, a budapesti Montevideo utcai központjában.

Iszak Tibor vezérigazgató bejelentette, hogy a Raaberfreight új neve: Raaberlog Nemzetközi Szállítványozási Kft. (címük és más elérhetőségeik változatlanok).

A Raaberlog elődjét elsősorban konténeres szállítványozó céggént ismerik itthon és külföldön. Az *Iszak Tibor* vezetésével, 1992-ben alapított társaság a magyar szállítványozás egyik sikertörténete. A Raaberlog a közelmúltban a menedzsment tulajdonába került, és ennek a megállapodásnak volt része a névváltozás is. *Iszak Tibor* vezérigazgató úgy fogalmazott, hogy új nevük, a Raaberlog célkitűzéseiket és törekvéseiket is jelzi. A logisztikai szolgáltatással kívánják a Raaberlog tevékenységét bővíteni.



BAX Global

Új igazgató

Személyi változás történt a BAX Global magyarországi cégének élén. *Vándor Judit*, az eddigi igazgató távozott a cégtől és máshol folytatja pályafutását. Utódja a 34 éves *Szabó Zsolt*, aki július 1-jétől irányítja a társaságot.

Elhunyt Trautmann Melinda

A Schenker Kft. mély fájdalommal és megrendüléssel tudatja, hogy megbecsült munkatársuk, **TRAUTMANN MELINDA** osztályvezető életének **56. évében, rövid szenvedés után elhunyt.**

Emlékét a magyar szállítványozási szakma megőrzi.

Szállítmányozók szakmai hajókirándulása Visegrádra

A Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége meghív minden kedves érdekelte a 2005. szeptember 10-re, hagyományteremtő, szakmai tanulmányúttal egybekötött visegrádi hajókirándulására.

A kirándulás célja, hogy a szállítványozó kollégák – a szakmai programok mellett – barátok közt vagy családjuk körében tölthessenek egy kellemes napot, melyhez a Dunakanyar a festői környezet.

A Rákóczi rendezvényhajó 9.30-kor indul a Vigadó tértől, majd ezt követően a Batthyány térnél és a Dráva utcánál is biztosít felszállási lehetőséget. A Budapest–Visegrád utazás időtartama alatt az érdeklődők szakmai előadásokon vehetnek részt aktuális kérdésekről. Az érkezés előtt „ültetett állófogadás” keretében kerül sor az étkezésre, mely után különböző programok várják a résztvevőket Visegrádon. A Salamon-toronyhoz ellátogatókat kiállítások és lovagi torna várja, a Királyi Palotában pedig a Mátyás Király Múzeum tárlatából tekinthető meg állandó kiállítás. A visszaút ideje alatt a felnőtteket Gerendás Péter előadóművész, a gyerekeket Ricsi bohóc szórakoztatja.

A kirándulás este hat és hét óra között ér véget. A részvételi díj a szakképzésben résztvevő felnőtteknek 7000 Ft/fő, kísérő felnőtteknek és 14 év feletti gyerekeknek 4000 Ft/fő, 14 év alatti gyerekeknek 2800 Ft/fő. A díj az ebéd költségét tartalmazza.

Részletes program és jelentkezés:

MSzSz Titkárság
1364 Budapest Pf. 337.
Tel: 266-6912 Fax: 266-7744
E-mail: hungsped@hu.inter.net
www.szallitmanyozok.hu

T&L-díjas Kovács Marcell

Csapatban és családban minden könnyebb



A Termék & Logisztika-díj egyik idei kitüntetettje a Masped Logisztika Kft. raktárlogisztikai üzletágának vezetője; hozzá tartozik a társaság mindhárom termináljának szakmai irányítása. Kovács Marcell az elismerés kapcsán összegzést készített, és saját példáján is megállapította: ahhoz, hogy az ember jól végezze a munkáját, nemcsak a munkatársi együttműködés nélkülözhetetlen, hanem a kiegyensúlyozott családi háttér biztonsága is. A fiatalember a magánéletben is elérte, amire vágyott: családja most hathónapos kislányával teljes.

– Meglepett a díj elnyerése, nem is tudtam róla, hogy pályáztatnak. A komoly elismerés azonban nem feltétlenül az én személyes érdemem, hanem sokkal inkább a csapaté, amely immár öt éve dolgozik együtt. Ezt a munkát a mai világban nem is lehet másképp csinálni. A mára stabilá lett gárdánk sokat fejlődött az elmúlt években: néhány fős – elsősorban vámügynöki tevékenységet folytató – cégből lettünk logisztikai szolgáltató társaság kezdetben a Masped Észak-pesti Logosztikai Központ dunakeszi és fóti terminálján, és most már a Masped Port új csepeli telephelyén is, – foglalja össze eredményeit a díjazott.

Kovács Marcell az érettségi után közgazdásznak készül, 1994–97 között a győri főiskolás évek következnek. A szakirány-választásnál nem habozik: mindenképpen olyan szakmát akar tanulni, amit a legmagasabb szinten oktatnak Győrben. Kéthónapos nyári gyakorlatán egy székesfehérvári kupa gyártó cégnél, amikor az ISO-tanúsítás bevezetése kapcsán egy egyszerűbb anyagkészlet-nyilvántartó programot készít, megtetszik neki a raktárlogisztika területe. Logisztikára akkor még kevesen jelentkeznek, a szakot így nem is indítják. A szállítmányozás nemzetközi kapcsolatokkal átszótt, nyitott világában azonban szintén emberekkel kommunikálhat, hasznosítva német, angol és orosz nyelvtudását. Visszatekintve is úgy értékeli, jól alakult ez a választás, mert a Széchenyi István Főiskolán olyan új képzési szemlélettel találkozik, amely a gyakorlat oldaláról közelíti meg a szakmai tárgyak oktatását. Később, 1997–99 között a pécsi Janus Pannonius Tudományegyetemen pénzügyi diplomát is szerez.

Egy osztrák tulajdonú, növekedésben lévő expedíós cég budaörsi részlegénél ügyintézőként kezdi pályafutását. Kezdetben konténeres és légi forgalmat bonyolít, de előbb-utóbb szerez magának olyan feladatokat, amelyek a logisztika felé terelik a cég tevékenységét; ugyanis nem elégzik meg az áruk A pontból B-be juttatásával, hanem felismeri, hogy a rendelkezésre álló raktári, vámkezelő és áruterítő csapat munkájának összehangolásával a cég olyan többlétszolgálatot tud nyújtani, amely növeli a versenyképességet. Ez ma már természetes hozzáállás, de a

kilencvenes évek végén még nem volt általános, minthogy a raktárkapacitások is csekélyek voltak egy ilyen összetett feladat teljesítéséhez. Az eredmények láttán a fiatal pályakezdő viszonylag szabadkezelt kap a részleg irányításában, logisztikai osztályvezetőnek nevezik ki. A logisztikai szolgáltatásra csapatot építenek, maga is hajlandó többet beleadni a munkába, mert azt vallja, hogy csak így lehet a céget előrehajtani.

A Masped Rt. éppen abban az időben nyitja meg 3200 négyzetméteres raktárbaázisát a dunakeszi Alagi majorban, így a hozzáértő és lelkes fiatal hamarosan odaigazol. A beruházás elején, 2000 őszén, amíg nem épül fel a csapat, akár napi 16-18 órát is dolgozik, merthogy maga vezeti a raktárat egy elektronikai megbízó szigorú követelményeit teljesítve. A befektetett munka azonban meghozza gyümölcsét – a 2001-ben megalakult Masped Logisztika Kft. erre a gárdára alapozva bővül tovább: 2002-ben megnyílik a fóti terminál, amely az észak-pesti térség egyre nagyobb és sokrétűbb logisztikai igényeit hivatott kiszolgálni. 2005 januárjában felszabadul a csepeli telephely is, így a korszerűsítések (épületgépészet, vagyonvédelmi rendszer, ipari padló) végeztével, idén augusztustól azon a tizenötezer négyzetméteren is teljes gőzzel folyhat raktárlogisztikai tevékenység a dél-pesti régió ügyfelei részére – az öt raklappos megbízástól a több ezer négyzetméteres igényekig, mindig testre szabott, személyes kiszolgálással. A logisztikai vezető ezt a vevőbarát szemléletet tartja a növekedés zálogának, és büszke arra, hogy a folyamatos fejlődés, az új ügyfelek megszerzése mellett a meglévő partnereket is sikerül megtartaniuk és egyre magasabb színvonalon kiszolgálniuk.

– Ezekkel a beruházásokkal elértük a fenntartható cégméretet. A szállítmányozás folyamatosan változó világában a Masped további raktárakat Budapesten várhatóan már nem épít, inkább a meglévők minőségét kívánja fejleszteni. Ebben a csapatban valamennyien szeretnénk megőrizni az arcunkat, hogy tisztán, egyenesen nézhessünk tükörbe nap mint nap. Távlati elképzelésünk a kihelyezett gyári logisztika üzemeltetése, és a társaság tevékenységének régió szintűvé terjesztése – vázolja a jövőt Kovács Marcell.

A Masped-del sokszorosra szövedött szálak, a kiérlelt kapcsolat a fiatalember és a cég között további sikeres időszakot ígérnek. – Ha a szekér jó irányba halad, nem kell róla leszállni – teszi hozzá a T&L-díjas szakember.

Varga Violetta

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. (új nevén: Raaberlog),
Milos Spedició Kft.,
Hödlmayr Hungária
Logistics Kft.,
Eurosped Rt., Pannoncont Kft.,
Waberer's Csoport,
Dunaferr Portolan,
BILK Kombiterminál Rt.,
MÁV Kombiterminál Kft.
TimoCom GmbH, Bertrans Rt.,
Fluvius Kft., Emex Kft.,
Transforwarding Hungária Kft.,
Multiweb Kft.,
Budapest Airport Rt.,
Magyar Logisztikai Egyesület,
Magyarországi Logisztikai Szolgáltató
Központok Szövetsége**

Idei T&L-díjas: Szilassy Csaba

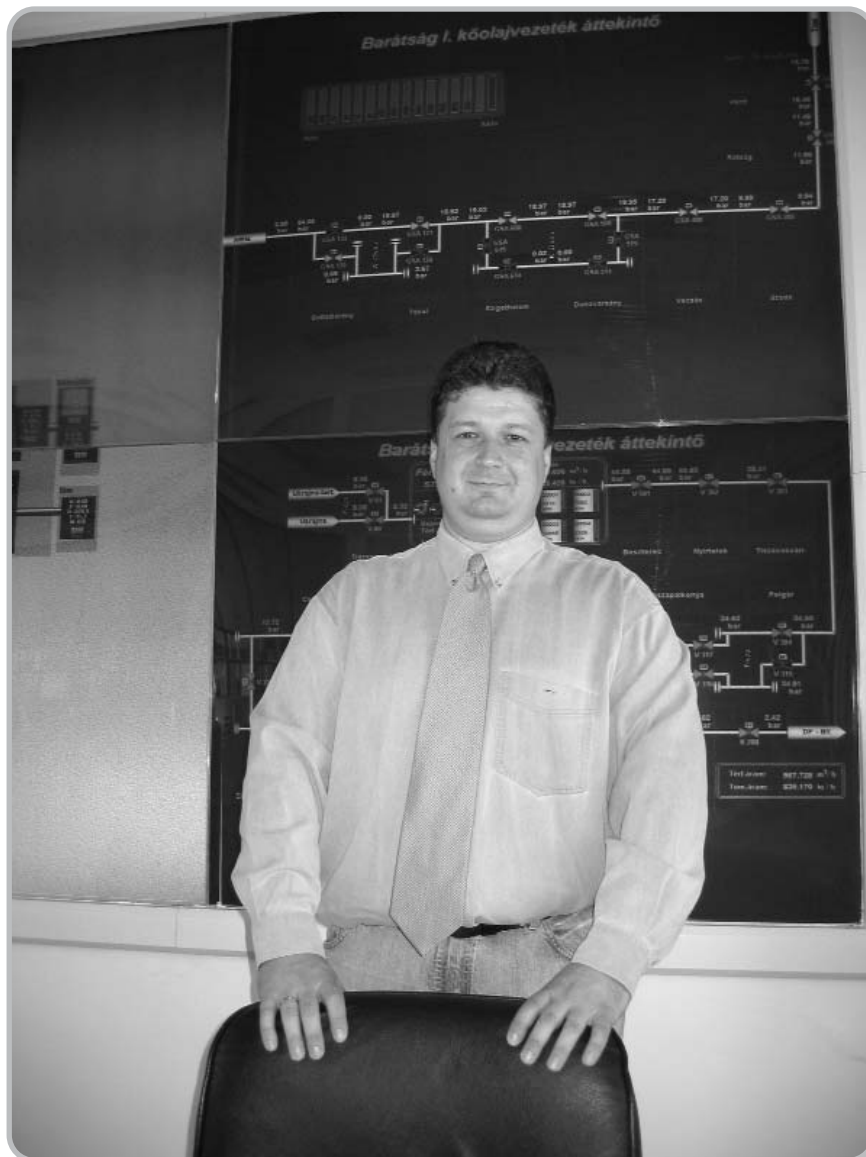
Tolmács a felhasználók és a programozók között

A MOL Rt. szállítási főmunkatársa Százhalombattán, folyamatirányítási és informatikai területen dolgozik. Meglepetésként éri a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének (MSzSz) kitüntetése, de már maga az igazgatói jelölés is, hiszen cége nem is tagja a szervezetnek. Ugyanakkor nagyon örül a díj elnyerésének, mert úgy érzi, hogy az eddig befektetett munkát és eredményeit ismeri el, amelyet a Terméktávvezeték Üzemfelügyeleti Rendszer kiépítésében hoztak létre. Szilassy Csaba nős, egy hároméves kisfiú édesapja.

A Termék & Logisztika-díjas fiatalember a Kandó Kálmán Főiskola villamos-energetikai szakának elvégzése után egy kétéves posztgraduális képzéssel megvalósítja az eredeti álmát is: sikerül az informatikai diploma. 1994-ben, a sorköteles katonai szolgálat teljesítése alatt szaküzemtechnológiai képesítést szerez vállalkozási ismeretekből.

Iskoláit követően rögtön a logisztika felé veszi az irányt, ami akkoriban még „mostohagyereke” a MOL-nak, mert a társaság elsősorban a finomítási alaptevékenységre fókuszál. A pályakezdő mérnök a logisztikai fejlesztések beindulásával rögtön egy zöldmezős beruházás kellős közepébe csöppen: 1995-97-ig műszakvezetőként a tankautó-töltő irányítástechnikai részlegét felügyeli, amelynek működése azokban az években újdonsággként hat.

A szervezeti struktúra átalakulásával a következő két évben más logisztikai területekre kerül: a terméktávvezetékes szállítás feladó szivattyú állomásán, illetve diszpécser egységén teljesít műszakvezetői szolgálatot. A feladatot parkoló pályaként éli meg, de utólag beismeri, hogy sokkal többet tanult azokban az időkből, a gyakorlatból,



mintha íróasztal mögül próbálta volna megismerni a folyamatokat.

1999-ben kezdődik az a pályafutás, ami az idei T & L-díj elnyerésében csúcson sodik ki. A rendszerváltozás után ugyanis a MOL-lal szemben támasztott követelmények is jelentősen megváltoznak. Addig csak a tervet kellett teljesíteni, azóta viszont elsősorban a vevői igényeknek és a jövedéki törvényeknek kell megfelelni. A távvezeték-rendszer védtelensége (támadások, fűrészek, lopások) szintén új keletű probléma lett. Ez a kettős elvárás hívja életre a Terméktávvezetékes Üzemfelügyeleti Rendszer bevezetését, amelynek felügyeleti és támogatói munkakörébe kerül az idei díjazott.

Egy ilyen projekt megvalósításakor két stratégia lehetséges: alapos felmérés és hosszú előkészítés után létrehozni a rendszert, vagy – miként a MOL-t is sürgető feladatok kényszerítették – elsőként csak egy elemét bevezetni, majd erre alapozva egy teljes funkcionalitású rendszert kialakítani. A szivárgásérzékelő rendszer felépítésével kezdik a beruházást, a sikertelen első kör után a másodikban a CASON Rt. közreműködésével. A rendszer megismerése és alkalmazása során a felhasználók és a programozók közösen rengeteg olyan új lehetőséget, funkciót találnak, amely irányokba tovább lehet fejleszteni a rendszert: jövedéki elszámolás, technológiai vezérlések, termékkö-

vetések. Ez a folyamatos együttműködés ma is alapja a MOL elsődleges szállításának és a rendszerintegrátor cég tevékenységének. Szilassy Csaba egyfajta tolmácsként vesz részt az üzleti igények és a technológiai megvalósítás összehangolásában.

A MOL-t két fontos szempont vezérli a munka folyamán: az üzembiztonság mindenek felett álló biztosítása és annak a lehető leggazdaságosabb megvalósítása. A fejlesztések minden esetben a költséghatékony működést célozzák. Ennek legutóbbi példája a kommunikációs technika váltása a cégnél. Korábban vezeték vonalon bonyolódott az adat- és információforgalom, amely a mobilkommunikációs hálózatok fejlődésével kiválthatóvá vált. Ez azt jelenti, hogy egyetlen szakaszoló állomáson a korábbi költségek több mint nyolcvan százalékát tudják megtakarítani. A munka kölcsönösen komoly kihívás valamennyi együttműködő fél részére, hiszen a rádiótelefonos kapcsolatok alapesetben nincsenek online rendelkezésre állásra kalibrálva, márpedig a MOL-nál ez alapkövetelmény. Ezt végül két független szolgáltató és egy különleges technológia igénybevételével érhetik el. E MOL-CASON-fejlesztés a tavalyi évben a Magyar Innovációs Kamara kiemelt díját is elnyerte.

A jövő még számtalan fejlődési lehetőséget rejt. Például a MOL vezetékében egy csőben áramlik többféle termék, elhatároló közeg nélkül. A keletkező keverékek veszteségnek számítanak, ezt csökkenteni – új módszerek bevezetésével, az elért színvonal megtartásával együtt – szintén komoly feladat. A terméktávvezetékes rendszerek ma még többnyire zárt, szemmel nem, csak a közvetlen kezelőszemélyzet belső számítógépein keresztül látható terület. A jövőben – megfelelő védelem és ellenőrzött hozzáférések biztosításával – egy internetes felület segítségével ki lehet nyitni a rendszert, hogy a szállítást ütemező műszaki személyzet és az üzleti partnerek számára is jobban nyomon követhető legyen, hol tart egy termék a vezetékben.

Szilassy Csaba elsődleges feladata tehát az üzemfelügyeleti rendszer technológiai működésének biztosítása. Munkájának ez is a legfőbb értékmérője: ha megáll a szállítás, akkor akár ő is hibázhatott, ha áramlik az anyag, akkor jól végzi dolgát. A csapat munkáját nemzetközi szinten is elismerik, a frissen díjazott szakember pedig büszke a közösen elért eredményekre.

Varga Violetta

Waberer's Holding

Új menedzsment struktúra

Befejeződött a menedzsment struktúra év elején kezdődött optimalizálási folyamata a fuvarozási, szállítmányozási és komplex logisztikai szolgáltatások piacvezető vállalatánál, a Waberer's Holdingnál. A vállalatirányítás átrendezésének célja az eredményesség növelése, a még hatékonyabb, áttekinthetőbb és takarékosabb gazdálkodás feltételeinek megteremtése volt. Az intézkedéssorozat részeként párhuzamos döntési pontok szűntek meg, közvetlenebbé vált az igazgatók felelőssége.

Waberer György elnök-vezérigazgató Magyar Tamást (51 éves) bízta meg a fuvarozási és szállítmányozási igazgatóság vezetésével. A közös megegyezéssel a társaságtól távozó Csiszár Károly eddigi helyettese egy évtizeddel ezelőtt csatlakozott a Waberer's jogelődjéhez, a Volán Tefu Rt.-hez. Az angolt munkanyelvként használó Magyar Tamás 21 éve dolgozik eredményesen a szállítmányozás és fuvarozás területén.

Egy kézbe került a logisztika és a raktárfejlesztés vezetése is. Továbbra is Marján Miklós, a BILK Logisztikai Rt. vezérigazgatója felel Közép-Európa legnagyobb logisztikai központjának továbbépítéséért, egy korábbi döntés alapján azonban átvette az eddig is a BILK-ben működött logisztikai igazgatóság vezetését is Matuszka Lászlótól.

Az elmúlt hónapokban egységes szakmai irányítás alá kerültek a cégcsoport gazdasági és vámszolgáltatási tevékenységei is. Czákó Géza, a Waberer's Holding felügyelő bizottságának tagja, a Royal Sped Rt. vezérigazgatója Szlávik Pétertől vette át a Waberer's Holding Logisztikai Rt. gazdasági igazgatói feladatait. Mind a Royal Sped Rt., mind a Hungarocamion Rt. vámuüzletágait – ez utóbbit korábban Juhász Veronika vezette – július eleje óta szakmailag egységesen Mayer Miklós, a Royal Sped Rt. ügyvezető igazgatója fogja össze.



Budapesti divízióval a partnerek minél teljesebb körű kiszolgálásáért

Magyarország sokat említett főváros centráliságát tekintve számos vállalkozás után a Trans-Sped Cégcsoport is arra az elhatározásra jutott, hogy fővárosi – vagy legalábbis közeli – divízió elengedhetetlen bizonyos logisztikai szolgáltatások ellátására és koordinálására.

A debreceni központtal működő Trans-Sped fő stratégiai irányvonala a cégcsoport olyan mértékű megerősítése a logisztika területén, amellyel lehetővé válik, hogy az észak-alföldi és észak-magyarországi régiók alkotta terület jelentős logisztikai kiszolgálója legyen.

A csoport eddigi terjeszkedési irányvonala alá is támasztották ezt a célkitűzést. Debrecen mellett Nyíregyháza, Miskolc, Tiszaújváros voltak a fióktelepek, ezt erősítette a román oldalon a nagyváradi logisztikai szolgáltató központ is, s csupán a pécsi iroda mutatott kissé távolabbra.

Az utóbbi időszak vevői elvárásai, s a disztribúciós munkalehetőségek olyan elhatározásra sarkallták a vezetőséget, amely a budapesti jelenlétet, mint további fejlesztésekhez szükséges kiindulási pontot jelölték meg.

Tapasztalat, hogy egy új divízió létrehozásánál az infrastrukturális feltételek mellett sokkal fontosabb az emberi erőforrás, amely megfelelő szakmai tapasztalatokkal, sokévi kemény munka árán megszerzett tudással és persze kialakult megbízói körrel rendelkezik.

2005. tavaszán elindult a Trans-Sped Logisztikai Szolgáltató Központ Kft. budapesti divíziójának munkája.

A budapesti helyszíneken dolgozó munkatársak tökéletes részét alkotják a Debrecenből kiinduló logisztikai láncnak.

Azon túlmenően, hogy a Trans-Spedtől eddig megszo- kott szolgáltatásokhoz – belföldi és közvámraktári, valamint áfa-raktári szolgáltatás, nemzetközi és belföldi szállítmányozás, vámügyintézés – immár Budapesten is hozzáférhetnek a megbízók, olyan új tevékenységek is megjelentek, amelyekkel még komplexebbé tehető a társaság logisztikai szolgáltatási palettája.

Melyek ezek az új szolgáltatások?

BELFÖLDI DISZTRIBÚCIÓ

Három alapvető tevékenységi csoportra bontható szét:

– Gyűjtő jellegű áruterítés

A tevékenységet Magyarország teljes területén saját és alvállalkozói járműparkkal, mind nagy, mind kiskereskedelmi (végfelhasználói) viszonylatban végzi a Trans-





Sped. A járműpark a 0,5 tonna teherbírástól egészen a nyerges szerelvényekig terjed, mind ponyvás, mind dobozos gépjárművek vonatkozásában.

A tevékenység folyamata nyitott a megbízó előtt is:

- Az áru felvétele, beszállítása a központi raktárba, minőségi és mennyiségi ellenőrzés után
- Megrendelés érkeztetése (e-mail, fax, stb.), visszaigazolás küldése
- Megrendelés feldolgozása, fuvarszervezés
- Kiszállítás
- Okmánykezelés
- Utólagos ellenőrzés

Alapvetően 24 órás kiszolgáltatást vállal a Trans-Sped, de lehetőség van egyedi igényeknek megfelelően 12 órás intervallumra is.

A megbízók igénye szerint a készpénzes fizetés mellett lehetséges Mobil POS terminálos bankkártyás utalás is.

- **Éjszakai (alkatrész) disztribúció**

A Trans-sped Kft. flottájával 100 %-os mértékben lefedti éjszakai terítő járataival az országot. Jellemzően 22 órás budapesti indulás mellett reggel 7 órára valamennyi áru lerakodásra kerül.

- **Országos temperált áruterítés**

Jellemzően 2-8 C fok közötti hőmérsékletet igénylő áruk terítésére kerül sor.

A disztribúciós tevékenység keretein belül a Trans-Sped a következő feladatokat is ellátja:

- export-import gyűjtőhelyi el-, és felfuvarozás,
- késztermékek elosztó központi kiszállítása,
- gyógyszerszállítás országosan

- telephelyi kommunális hulladék gyűjtése, illetve tárlóhelyre szállítása,
- közvetlen, napi futártevékenységre tehergépjármű (gépjárművezetővel) rendelkezésre bocsátása

A három lábon álló belföldi, disztribúciós tevékenységet a budapesti munkatársak évek óta, a megbízók megelégedésére végzik. Heti és havi riportokkal adnak minél teljesebb képet a szolgáltatásokról, illetve rendszeres KPI vizsgálatokkal segítik elő a működési színvonal további emelését.

Másik érdekes területe a logisztikai együttműködésnek a **VÁMÜGYINTÉZÉS**. A Trans-Sped eddig is teljes körű vámügyintéztést nyújtott ügyfeleinek, de budapesti munkatársaival a következő fontos tevékenységet is képes ellátni:

- Regisztrációs adó-bevallás
- Forgalomba helyezés
- Műszaki vizsgáztatás
- Rendszám forgalmi ügyintézés

A Trans-Sped közúti és vasúti szállítványozói tevékenységét budapesti **LÉGI SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI** szolgáltatással egészíti ki a budapesti divízió, amely közvetlenül a Ferihegyi Repülőtéren végzi munkáját.

A Trans-Sped Cégcsoport a minél szélesebb körű jelenlétével is igyekszik megbízói számára biztosítani a pontos, rugalmas és megbízható logisztikai kiszolgáltatást.

AZ ÁRU NÁLUNK JÓ KEZEKBEN VAN!

ProLogis Magyarországon

Folytatódik a kelet-európai terjeszkedés



Roger Peters a ProLogis fejlesztési alelnöke, valamint a magyarországi és a skandináv kirendeltség vezetője. Pozíciójában Peters úr elsősorban svédországi, dániai és magyarországi logisztikai ingatlanok fejlesztéséért, marketingéért, lízingeléséért és felvásárlásáért felelős. Peters úr már több mint hat éve a ProLogis alelnöke, ebben a pozícióban dolgozott németországi, hollandiai, belgiumi és svédországi ingatlanok fejlesztésén és felvásárlásán. Peters úr az Európai Ingatlan Társaság (European Real Estate Society, ERES/ VOGON) és a Skandináv Ingatlan Szövetség (SIPA) tagja.

A ProLogis, amely vezető a disztribúciós létesítmények és szolgáltatások piacán a világon, újabb komoly beruházást hajtott végre Magyarországon a közelmúltban. Megvásárolta a budapesti Harbor Park logisztikai központját, amely mintegy 102 ezer négyzetméteres területen fekszik. Az akvizícióval a ProLogis tulajdonában lévő,

vagy fejlesztés alatt álló portfóliója 198 ezer négyzetméterre nőtt, azaz megduplázódott. A kilenc új disztribúciós létesítmény mindegyikét az elmúlt négy évben fejlesztették.

Roger P. Peters, a ProLogis fejlesztési alelnöke, valamint a magyarországi kirendeltség holland származású vezetője. Peters elsősorban magyarorszá-

gi logisztikai ingatlanok fejlesztéséért, marketingjéért felelős. Jó néhány országban megfordult már, mire Magyarországra érkezett. A cég képviselőiben dolgozott Hollandiában, Belgiumban, Németországban, Svédországban, s immár egy éve tevékenykedik Budapesten. Természetesen több nyelven beszél, az azonban első pillanatra meglepő, hogy magyarul is tanul, s elég jól elboldogul már nyelvünkkel. Mindez nem véletlen: úgy véli, hogy – legalábbis valamilyen szinten – érdemes és hasznos elsajátítani annak az országnak a nyelvét, ahol a ProLogis jelen van. Így vannak ezzel más országokban is, ahol a vállalat működik. A cég filozófiájához hozzátartozik, hogy nyelvi szinten is jobban megértsék az adott országban élőket, akik természetesen jó néven veszik, ha anyanyelvükön szólnak hozzájuk. Másrészt a vállalat magas színvonalú szolgáltatásainak ötvözése a helyi piaci ismeretekkel és szaktudással nagyban hozzájárul a cég sikeréhez.

A ProLogis 2079 létesítményével, 30 millió négyzetméter alapterülettel összesen hetvenhat piacon van jelen Észak-Amerikában, Európában és Ázsiában. Osztályon felüli létesítményekkel és szolgáltatásokkal áll ügyfelei rendelkezésére, s alkalmazkodik azok terjeszkedési és újrászervezési szükségleteihez. A vállalat a jövőben is tovább fejleszti az iparág első és legnagyobb disztribúciós-létesítmény hálózatát, amely a ProLogis Operating System segítségével kíván a „Globális Disztribúciós Megoldás” lenni.

A ProLogis-t 1991-ben alapították, s 1994-ben már a New York-i tőzsdén jegyezték. Központja a Colorado államban lévő Denverben található. Az elmúlt évek alatt folyamatosan építette ki hálózatát szerte a világon, s ma már jószerivel mindenhol jelen van, ahol a piac ezt szükségessé teszi. Fő törekvése, hogy a világ ezer legnagyobb vállalatának ipari ingatlan szükségletét kiszolgálja. Ügyfelei között máris számos világszerte ismert óriásvállalat található, amelyek a legkülönbözőbb területeken tevékenykednek. Példaként említhető az autóiparban érdekelt General Motors, az integrált logisztikai területen tevékeny DHL, a számítógépek piacán jelentős Hewlett Packard, amelyek könnyűipari összeszerelésre is használják az épületeket, vagy akár

az Auchan, a Nestlé és a Coca Cola, akik kiskereskedelmi disztribúciót végeznek. A ProLogis nagy érdeme, hogy komoly pozíciókat ért el Japánban és Kínában, ahol rohamosan fejlődik a gazdaság.

A ProLogis 1997-ben kezdte meg terjeszkedését Európában, amikor a Rotterdami Kikötőben megvetette lábát. Az európai központ Luxembourgban van. Az öreg kontinensen tizenegy országban vannak jelen, ahol raktárakkal összesen 5,5 millió négyzetméter alapterületen állnak az ügyfelek rendelkezésére. A teljes becsült beruházás eléri a négymilliárd eurót. A cél az, hogy logisztikai parkokat építsenek ki, és teljes portfóliókat hozzanak létre számos régióban. A fejlődés töretlen és folyamatos, amit úgy érnek el, hogy modern raktárépületeket építenek fel, majd bérbe adják azokat. A ProLogis egész Európát képes kiszolgálni, hiszen 21 regionális piacon, 1754 helyszínen vannak jelen. Az utóbbi esztendő terjeszkedésének iránya Közép- és Kelet Európa. Megjelentek Lengyelországban, Csehországban, és 2002-ben Magyarországon is. A hálózat kiépítésének szempontjából fontosak ezek az országok, hiszen az EU bővítése után egyre nagyobb szerepet kap ez a térség.

A ProLogis Gyálon, az M5-ös autópálya mellett építette meg első raktárát, amelyet azóta is folyamatosan fejlesztenek, bővítenek. A ProLogis Park Budapest – Gyál névre keresztelt épület-együttes összesen kilenc, a legfejlettebb technológiát magában foglaló épületből áll, amely 150 ezer négyzetméter raktár és kapcsolódó irodaterületet kínál. Valamennyi épület rugalmas kialakítású, egy épületben több bérlő is helyet kaphat, 2880 négyzetméteres raktáregységekben. A rugalmas építészeti megoldásoknak köszönhetően különböző méretű és típusú egységek alakíthatók ki. A környező falvak és városok megfelelő munkaerő-háttérrel biztosítanak. A park közúti és tömegközlekedési (Volán busz) kapcsolatai kiválóak, a park jól belátható. Budapest központjától 18 kilométerre, az új M0-M5 csomóponttól néhány száz méterre, valamint a Ferihegyi repülőtértől 10 kilométerre helyezkedik el. Az M5-ös autópályán közvetlen kapcsolat van Szerbiával és Romániával. Előnye még az is, hogy a Budapestről kivezető autópálya-szakaszon ez az utolsó olyan hely, ahol nem kell autópályadíjat fizetni.

Gyálon folyamatosan történnek a fejlesztések. Még az idén, októberben elkészül a hatodik épület, ennek sikeres bérbeadása után pedig elkezdik a következő épület fejlesztését. Az igé-

nyek – a viszonylag gyenge első félév után – újra nőnek, s ezzel lépést akar tartani a ProLogis.

A ProLogis Harbor Park Budapest déli határán, a XXII. kerületben helyezkedik el, a Duna nyugati partján, 12 kilométerre a belvárosi üzleti negyedről. A parkot egyik oldalról a hatos út határolja, miközben az M0-ás körgyűrű csomópontja mindössze 2,5 kilométerre található innen. A körgyűrű további építése után a repülőtér húsz perc alatt elérhető lesz. Az épülő M6-os autópálya, amely a park mellett halad el, és 2007 elején készül el, tovább javítja a park elérhetőségét. A ProLogis Harbor Park jelenlegi ügyfelei közül a Schneider Electric és a Pacvív Corporation más ProLogis létesítményekben is bérelnek területet. A többi ügyfél között található mások mellett a Chinoin, a Rewico Logistics és a Budapest Papír. A ProLogis Harbor Park további 50

ezer négyzetméteres fejlesztési potenciállal rendelkezik, amellyel együtt a park teljes mérete mintegy 152 ezer négyzetméterre nőhet.

Rogers P. Peters megemlítette: a cég stratégiájának része, hogy mihamarabb megvesse lábát Romániában is. A ProLogis Park hálózat terjeszkedése nagyban attól függ, hogy mit igényelnek az ügyfelek. Ha a jelentős multinacionális cégek mennek keletre, akkor a ProLogis is halad velük együtt. Romániáról máris elmondható, hogy jó néhány komoly nagyvállalat van jelen az országban. A magyarországi tervek között szerepel, hogy Budapestről, illetve annak tágabban értelmezett környékéről szolgálják ki az egész országot. A térségben Budapest mellett számos kedvező adottság szól, de az még nyitott kérdés, hogy képes lesz-e a régió központjává kinőnie magát.

Csarnai Attila

International Conference and Exhibition on Road Transport Safety

Budapest, Hungary
13-15 October 2005

IRU-MKFE

Nemzetközi Közúti
Közlekedésbiztonsági
Konferencia és Kiállítás

**INTERNATIONAL
CONFERENCE
AND EXHIBITION
ON ROAD
TRANSPORT
SAFETY**

Conférence et Exposition
Internationales sur la Sécurité
des Transports Routiers

Международная конференция
и выставка по безопасности
дорожново транспорта

Budapest 13-15 October 2005

IRU

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

Osztrák kezdeményezések

Versenyképesebbé válhat a Duna

A szállítmányozásban érdekelt szakemberek és az Európai Unió közlekedési bizottságának tagjai is egyetértenek abban, hogy a fuvarozás terén a jövőben nagyobb szerepet kell szánni a belvízi hajózásnak, különös tekintettel a Dunának. Egyebek mellett erről tanácskoztak nemrég Bécsben, ahol konferencián vitatták meg a tennivalókat.

A Duna új lehetőségeket nyit meg a szállítmányozás terén, s a hajózás egyértelműen versenyképes más közlekedési formákkal összehasonlítva. *Ralph Gallob*, a Linzben található logisztikai központ vezetője úgy véli, hogy a Duna a logisztikai ellátási lánc (supply chain) fontos része. Ha a jövőben jobban kihasználják az általa kínált lehetőségeket, a ma is nagyobb szerepet kaphat a szállítmányozásban. Gallob adatokkal is szolgált: számításai szerint a folyami hajózás igénybe vételével a logisztikai költségek legalább 30 százalékkal csökkenthetők. A vasúti áruszállítás legalább 9 százalékkal drágább, mint a hajón történő fuvarozás. A közúti áruszállítás pedig a legdrágább, hiszen mintegy 42 százalékkal nagyobbak a költségei, mint a folyami hajózásnak. A közúti fuvarozás ráadásul egyre költségesebb, mivel folyamatosan emelkednek az autópálya-használati díjak, dugókra lehet számítani, s környezetvédelmi szempontból is kétségesebb a szállításnak ez a formája. Természetesen nem lehet minden árut hajókon szállítani, de az megfontolandó, hogy mit érdemes vasúton és közúton továbbítani, s mikor előnyös a vízi utak igénybe vétele.

A Dunának kitüntetett szerepe van, hiszen az Európai Unióban a legnagyobb folyó, adottságait viszont nem használják ki kellőképpen. Összehasonlításképpen érdemes megemlíteni a Rajnát, amely Németországban jelentős szerepet játszik az áru fuvarozásban. A Duna akkor lesz igazán közlekedési lehetőség, ha növelik versenyképességét. Jó példa erre, hogy 2006-tól bevezetik az egységes Duna folyami információs rendszert, amely sokat lendíthet az áruszállítás terén.



A hajósoknak nagy segítség, hogy pontos információkat kapnak egyebek mellett a Duna vízszintjéről, az ellenőrző pontokról, a veszélyes áruk szállításának lehetőségeiről.

Helmut Kukucka, az osztrák közlekedési minisztérium államtitkára azt mondta, kormánya elkötelezett, hogy a Dunát vonzóvá tegye a szállítmányozók körében. Ennek érdekében jó néhány intézkedést tesznek. Mindazokkal az országokkal, tehát Magyarországgal is, amelyek a Duna mentén találhatók, olyan együttműködésre törekszenek, hogy Európa legjelentősebb folyóját hatékonyabban kihasználják. Ráadásul nem csak a Duna partjain lévő települések, hanem az egész régió hasznát veheti annak, hogy egy természetes közlekedési útvonal áll rendelkezésre. Az EU bővítése után különösen felértékelődik a Duna szerepe, hiszen az újonnan csatlakozott országok egy része a Duna mentén található. A dunai régió gazdasági potenciáljának jelentőségét jól mutatja, hogy a páneurópai 7. közlekedési folyosó egyre komolyabb szerephez jut. 2000-ben 54 millió tonna árut szállítottak ezen a folyosón, s arra számítanak, hogy 2015-ben már 95 millió tonnára emelkedik a mennyiség. Ez nem kis részben éppen a Dunának köszönhető. Az osztrák szállítmányozók évente mintegy 30 millió eurót takarítanak meg azért, hogy a Dunát használják az áru szállítására. Ezt kellene felismerniük a többi országoknak is, amelyek igénybe vehetik a Dunát.

Az osztrák kormány támogatja a kikötők fejlesztését, újjak építését, s logisztikai központok létrehozását a Duna térségében. Az osztrákok a belvízi hajózás fejlesztésére jövőre 27 százalékkal több pénzt költenek, mint idén. A megnövelt költségvetési keretből euró milliárdokat szánunk arra, hogy javítsák a Duna hajózhatóságát, fejlesszék a környék infrastruktúráját, a mostaninál is biztonságosabbá tegyék a belvízi hajózást. A befektetés azonban hamar megtérül, mert a vízi úton történő szállítás a legolcsóbb. Az sem elhanyagolható szempont, hogy a hajókon történő áruszállítás a környezet sem károsítja túlságosan. A közúti szállítás terheli meg leginkább a környezetet, s a környezetvédelmi adók bevezetése tovább drágítja a szárazföldi utakon való szállítását.

Az osztrák kormány minden évben áttekinti a Dunával kapcsolatos legfontosabb teendőket, s annak megfelelően dolgozza ki nemzeti akciótervét. A környező országok képviselőivel rendszeres párbeszédet folytat arról, hogy mi legyen a teendő. Ennek keretében találkozókat szerveznek Magyarország, Szlovákia és Bajorország kormányainak közlekedési szakembereivel. Figyelembe veszik egymás elképzeléseit, s annak alapján döntenek a tennivalókról.

Helmut Kukucka utalt rá, hogy az Európai Unióban is kitüntetett szerepet szánunk a belvízi hajózás fejlesztésének. Amikor Ausztria tölti be az EU elnöki posztját, országa minden erejét latba veti, hogy bővítsék a folyami hajózás lehetőségeit Európában. Elsősorban a Duna szerepét kívánják hangsúlyozni. Tanulmányok igazolják, hogy a hajóflotta korszerűsítésével, a kikötők modernizálásával, az egységes információs rendszer bevezetésével, a konténeres szállítás lehetőségeinek bővítésével néhány esztendő alatt elérhető, hogy a Dunán a mostanihoz képest legalább 25 százalékkal több árut szállítsanak. Ha ez megtörténik, Európa közútjai is némileg fellélegezhetnek, mert valamelyest kisebb lesz a forgalom. S fellélegezhetnek az emberek is, akiket kevesebb környezeti ártalom éri.

Csarnai Attila

Dunaferr Portolan Szállítványozási Kft.

A tulajdonos a legnagyobb megbízó

A Dunaferr Portolan Szállítványozási Kft. (a Dunaferr Donbass-Duferco csoport tagja) már 13 éve tevékenykedik a nemzetközi szállítványozás területén, a szakma vezető vállalkozása. A Dunaferr Portolan Kft.-nek május óta új ügyvezető igazgatója van Schmidt András személyében. Elődje, Ficsúr József más, fontos feladatot kapott a Dunaferrnél. Schmidt András ügyvezető igazgatóval, Szalma Bélával, a menedzsment tagjával és Kiss Andrással, a felügyelő bizottság tagjával a társaság munkájáról beszélgettünk.

A 31 fős Portolan 2004-ben 13,6 milliárd forintot árbevételre és mintegy 70 millió forintot nyereséget könyvelhetett el – tájékoztat *Schmidt András*. – A Dunaferr privatizációja keretében új tulajdonosa lett a vállalatcsoportnak, aki 2004 októberében vette át a gyárat. A céggel újfajta együttműködést alakítottunk ki. Jelenleg a koncepciók egyeztetése folyik, konkrétumokról majd csak a későbbiekben tudok beszámolni.

A Portolan legnagyobb megbízója a tulajdonos Dunaferr: a feladatok háromnegyedét innen kapja a társaság, s csak a tevékenység negyede a külső munka. Ez utóbbi keretében zajlik hajón (a Duna-Majna-Rajna csatorna igénybevétele) a tavalyi gabona északra továbbítása, s vasúton Koperba is ment már szállítvány.

– Jómagam hajdan (1998-ig) portolanos voltam – mondja Schmidt András –, s most a privatizációs csapat tagjaként tértem vissza a gyökerekhez, amikor az új tulajdonosok az ügyvezető igazgatói feladatok ellátásával bízta meg.

A Portolan végzi megszokott, eredményes munkáját, ám közben olyan érdekes projექtekkel került kapcsolatba, amelyek túlmutatnak a szűken vett céges ügyeken.

Kiss András szakmai múltjában (a Mahart logisztikai igazgatójaként) már egyszer kapcsolatba került a NATO-munkával: a civil cégek igénybevétele keretében a szállítványozók is sorra kerültek (segítségükkel – szükség esetén – a szállításokat vízi úton szervezik). Az egyik legnagyobb hazai szállítványozó, a sok érdekeltiséggel rendelkező Portolan Csoport munkatársá-

val, Kiss Andrással 2005-ben a NATO ismét felvette a kapcsolatot, s szakértelmét a mozgósítás esetén bekövetkező feladatok civil koordinációjában veszik igénybe.

Szalma Béla tele van történetekkel. Elsőként a „Creating” elnevezésű, egy esztendeje indult EU-projektet említi, amely az áruátcsoportosítás lehetőségeit vizsgálja közútról a vízi útra. Ennek keretében megvalósíthatósági tanulmányok készülnek a Budapesti Műszaki Egyetem és a Portolan (Szalma Béla) közreműködésével. A portolanos szakember tapasztalataira, véleményére Brüsszel is kíváncsi. Előbb hallgatják meg az EU-ban mondandóját, mint idehaza...

A hazai áruszállítás alig 2 százaléka zajlik a belvízi hajózás igénybevételeivel. A teljesítmény megduplázásával is csak az EU átlag kétharmadánál tartanánk (a hollandoknál 42 százalék a vízi áruszállítás aránya). Egyes optimista becslések szerint a hazai körülmények között 10 százalék fölé is emelkedhetne ez az arány, ha a körülmények ezt lehetővé tennék. A tömegáru-logisztikában a vasútnak és a belvízi hajózásnak prioritása van – ez magától értetődő.

A hajózáshoz kikötő, hajó és vízi út szükséges. Kikötőkkel már aránylag jól állunk a hazai Duna-szakaszon és továbbiakat is terveznek. A kikötők fejlesztése mellett azonban senki nem gondol arra, hogy hajókat is kell(ene) vásárolni. A délszláv háborúk miatt évtizedes a visszaesés a vízi áruszállításban. A bizalom visszaszerzése és az eszközök szintre hozása csak lassan halad.

A hajózható vízi úttal is vannak gondjaink. A Duna szabályozása elke-

rülhetetlen – ez vízmérnöki feladat, vízepítési-hajózási-közlekedési kérdés, nem pedig jogi-politikai kategória. Az EU VII. közlekedési korridorjára, a Dunára 2,5 méteres minimális mélységet írt elő az EU. Ennek megvalósítása az 1,6 méteres gázlókkal tűzdelt magyar szakaszon csak szabályozással lehetséges. A Duna-Majna-Rajna víziút rendszer használta nemcsak lehetőséget, hanem kötelezettségeket is rejt magában.

A szegeci EU-s belvízi hajózási konferencia (Szalma Béla a szervező bizottság tagja volt) résztvevői a közelmúltban amerikai, orosz és kínai gyakorlati tapasztalatokkal szembesültek: ott szabályozott folyók, zsilipek, víztározók segítik a vízi közlekedést, amelyre igen nagy súlyt helyeznek. Itt hangzottak el a szakmai nyilvánosság előtt a Creating EU-projekt első eredményei is. Az EU közlekedéspolitikája 200 millió euró szán a Duna hajózhatóságának javítására, s a hazai hosszú távú közlekedési koncepcióban is szerepel a Duna fokozottabb igénybe vétele áruszállításra.

A szegeci konferencia az ajánlások mellett két innovációs témát is kidolgozásra érdemesnek tartott. Az egyik a sekély vizű folyószakaszokon szükséges hajókönnyítés újfajta megoldása, a másik pedig – kínai ötlet nyomán – egy új, belvízi (laposfenekű, kisméretű) hajótípus kifejlesztése. Ötletek vannak, s a hajózási szakma nem pénzért kér az államtól, csak azt szeretné, hogy ne akadályozzák a munkát (magyar bankok nem adnak kölcsönt hajóvásárlásra – fedezeti tárgyként nem ismerik el a hajót). Fontos volna a vízi konténerforgalom fellendítése is.

Az áruk szállításának vízre terelése környezetvédelmi téma is. Költség-elemzések bizonyítják, hogy a közúton 14-szer, vasúton 3-szor kerül többbe az áruszállítás, mint hajóval. A Creating keretében a magyar egyetemi csapat 160 indexes módszerrel bizonyítja ezt az állítást. Ma a közúti fuvarozás nem fizeti meg a valós társadalmi összköltségeket, ezért tud „versenyképes” árat ajánlani. A szakemberek állítják, hogy a belvízi hajózással is lehet just-in-time logisztikát megvalósítani – csak némi előre gondolkodás szükséges hozzá. A szükséges hajókapacitás előteremthető, biztos üzlet esetén még vásárolni is érdemes hajót, nemcsak bérelni (most a hajó a szűk keresztmetszet).

Bárány Tibor

A Portolan Csoport

A Portolan Csoportot öt cég alkotja: a Dunaferr Portolan Szállítványozási Kft., a Dunaferr Logisztika Kft., a Dunaferr Kikötő Kft., a Dunaferr Vámügynökség Kft. és a Centroport Kft. Valamennyien nyereségesen tevékenykedtek 2004-ben.

Raabersped Bécsben és Budapesten

Átléphető a 20 milliárdos határ

Bor József jubilál, egy éve a Raabersped ügyvezető igazgatója. Az 51 éves ismert és elismert vasúti szakember pályafutása a MÁV-nál kezdődött, az elmúlt időszakban viszont az ÖBB, az osztrák vasút magyarországi képviselőjeként dolgozott. Tavaly pedig a vitathatatlanul dinamikus fejlődő Raabersped ügyvezető igazgatója lett, és ma már Potvorszki Zoltán igazgatótársával együtt elmondhatják, hogy első, közös évük rendkívül sikeres, hiszen bécsi és budapesti együttes árbevételei mérlegük több mint 18 milliárd forint. Ebben az évben bővítik tevékenységüket, és élve a hálózat adta lehetőségekkel, 20 milliárd felett lehet a Raabersped csoport idei árbevétele.

– *Igazgató Úr, meglepő döntésként értékelték szakmai körökben, amikor Ön, az ismert vasúti szakember lett a Raabersped igazgatója. Előny vagy hátrány, ha a fuvarozó – úgymond – felcsap szállítványozónak?*

– Úgy gondolom, hogy az én esetemben mindenképpen előny volt. Megkönnyítette a váltást az a tény is, hogy a vasútnál eltöltött közel harminc év alatt sok munkakörben dolgozva végigjártam a különféle vezetési szinteket, a vasútállomási üzemmérnöki munkakörtől kezdve a vezérigazgatósági díjszabási és marketingvezetési szintig. Az utolsó 25 év alatt pedig én mindig kereskedelmi területen dolgoztam. Mindemellett szállítványozási szakon szereztem meg másoddiplomámat.

Magam is tudatában vagyok annak, hogy a fuvarozónak és a szállítványozónak más és más a szempontja. A korábbi MÁV-nál a monopolhelyzet miatt mindig a technológiai elvárások voltak a mérvadóak. De mindez ma már maga a múlt. Nem tagadom, bizonyos tartózkodást éreztem az első hónapokban, de a korábbi években megismert magatartásom garancia volt a további, korrekt együttműködésre.

– *Nemcsak Ön, hanem a Raabersped is új helyzetbe került, hiszen tavaly óta egy rivális és dinamikus szállítványozó képviseli az ÖBB Árufuvarozási üzletágát, a Rail Cargo Austria AG.-t (RCA) Magyarországon. Hogyan fogadták ezt versenytársaik, egyben az osztrák vasút partnerei?*

– Speciális helyzet volt, amikor az RCA vezetése úgy döntött, hogy Budapest lesz ennek a sajátos kísérletnek az első helyszíne a keleti régióban. Versenytársainkkal, az RCA legfontosabb partnereivel áttekintettük a kialakult helyzetet és kijelentettük, hogy: ügyfélkapcsolataikat „tisztelőben tartjuk”, s ezt be is tartottuk. Együttműködé-

sünk rendkívül korrekt maradt és a kölcsönös érdekeken alapul. Persze, a Raabersped eközben nem lett visszahúzó, tartózkodó társaság, hiszen mindannyian betartjuk a piaci verseny írott és íratlan szabályait, azaz: minden esetben döntsön a megbízó.

– *S mi alapján dönt a megbízó?*

– A szolgáltatás és az ár alapján döntenek a megbízók többsége, de ma már nem ritka a tender kiírása, vagy a meghívásos versenytárgyalás. Sajnos, a tenderezés szűkíti a szállítványozó eredményességét, illetve árleszorító hatása van. De nekünk nincs panaszra okunk.

– *A Raabersped évek óta a legsikeresebb és legeredményesebb szállítványozó cég Magyarországon. A szervezeti és személyi változások évében mennyire sikerült célkitűzéseiket megvalósítani?*

– A múlt esztendő eseménydús év volt a Raabersped csoport életében. Miközben célkitűzéseinket sikerült megvalósítanunk, különleges évként tarjuk számon a 2004-es esztendőt. Elősként említhetjük az uniós csatlakozás hozta változásokat, illetve a már említett szervezeti és személyi változásokat. Először, Péchy Lászlóról csak az elismerés és köszönet hangján szólhatok. A zökkenőmentes váltás neki is köszönhető és számomra nagy öröm, hogy nyugdíjas igazgatói tanácsadóként ma is itt van velünk. A bécsi és budapesti együttes árbevétel több mint 18 milliárd forint volt, és az eredményekre sem lehetett panasz. Úgy gondolom, hogy igazgatótársammal, Potvorszki Zoltánnal – mivel kettős ügyvezetés működik nálunk – kitűnő a kapcsolatom. Élve az RCA európai hálózatának adottságaival, aktívan dolgozunk azért, hogy a Raabersped csoport átlépje a 20 milliárd forintos árbevételi határt ebben az évben. Nagy támaszunk ebben a kitűnő szakembergárda úgy Bécsben, mint itt, Budapesten.



Bor József

– *Mit terveznek ebben az évben?*

– A Raabersped csoport a jövőben is vasúti szállítványozó marad, de szeretnénk üzletpolitikánkat és szolgáltatásainkat bővíteni. Stratégiai célunk, hogy logisztikai szolgáltatóvá váljunk. Ezt a célt szolgálja, hogy a Raabersped Wien többségi tulajdonában, a közel múltban megkezdte működését a Raabersped-Bauogistik Kft. Az építőanyag-ipari projektünk vasúti fuvarozással, átrakással, és közúti terítéssel párosul, mivel ma még jelentős nálunk az iparvágányhiány.

Az is nagy öröm számunkra, hogy a kedvező budapesti tapasztalatok alapján, a horvátországi RCA-képviselő munkatársaiból megalakult a Raabersped d.o.o. zágrábi székhellyel, és 2005 januártól ők is hasonló feladatokat látnak el, mint mi.

– *Nem bánta meg, hogy ismétlem: „felcsapott” szállítványozónak?*

– Jelentős feladatra kaptam megbízást, a kollégák és a megbízók jól fogadtak, sikeres évet zártunk, így a bánatra semmi okom. Bár azt sem szeretném elfelejteni, hogy honnan indultam, és milyen szép emlékeket őrzök a MÁV-nál és az ÖBB-nél töltött évekből. Most viszont már minden erőmmel a Raaberspedre koncentrálok, hiszen a cég jövőjének megalapozása a legfontosabb feladatom.

Kiss Pál

RAABERSPED FOGADÁS



Havasi Zsuzsanna, nyugdíjba vonuló kereskedelmi igazgató tiszteletére fogadást adott a Raabersped vezetése a Hotel Corinthia Aquincumban. A TVK ajándékát Molnár József és Korhut János adta át.



Az Interfreight névében Nyemecz Zoltán, Nyemecz Tünde és Domány Szilvia mondott köszönetet Havasi Zsuzsannának több évtizedes munkájáért

ADÁS BUDAPESTEN



A Raabersped vezetésének elismerő oklevelét és ajándékát Havasi Zsuzsanna búcsúzó igazgatónak Péchy László nyugdíjas ügyvezető igazgató, Potvorszki Zoltán ügyvezető igazgató és Bor József ügyvezető igazgató ad át a jó hangulatú, emlékezetes fogadáson



A fogadás főszereplője és vendégei



MÁVCARGO

Komplex megoldás a vasúti áru fuvarozásban...

MÁVCARGO
group

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 levetkenysége végzése során, a vasúti szállítmányozási alapvetőkönyvségen 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 egészül ki, megbízók igényeinek megfelelően. Valamennyi terminálon egységesen biztosítja az intermodális fuvarozási egységek 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@email.mav.hu



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



MÁV KOMBITERMINÁL Kft.
1052 Budapest, Puskás Ferenc utca 23
Telefon: +36 1 334 1174 Fax: 336 1 313 6885
Internet: www.mavkombi.hu
E-mail: mavkombi@mavkombi.hu



BILK KOMBITERMINÁL Rt.
1139 Budapest, Fűrész utca 4
Telefon: +36 1 289 6000 Fax: +36 1 289 6000
Internet: www.bilkkombi.hu
E-mail: bilkkombi@bilkkombi.hu



Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár:

Légiközlekedési lehetőségek Magyarországon

A légiközlekedés Magyarországon is dinamikusan fejlődő gazdasági ágazat. A politikai és gazdasági változásoknak köszönhetően, ebben a szakmában is bővültek a lehetőségek és kialakultak a piaci viszonyok. Megszűntek a túlzott katonai és állami korlátozások, liberalizálták a polgári repülési piacot és ennek következtében, sorra alakultak a repülési és repülőtéri cégek. Ma már a polgári repülés sem állami monopólium Magyarországon.

Hazánk egy éve tagja az Európai Uniónak. A magyar kormány az uniós elképzelések szellemében, a regionális repülőtér hálózatának kialakítására törekszik. Magyarország kedvező kelet-közép-európai földrajzi helyzete lehetőséget biztosít a nemzetközi légiközlekedésbe való minél dinamikusabb bekapcsolódásra. A Malév és a Ferihegyi repülőtér a magyar légiközlekedés két úgynevezett zászlóshajója, de a már működő vidéki repülőtér újabb és újabb fejlődési lehetőségeket biztosítanak. Mindegyik más-más előnyökkel és adottságokkal rendelkezik. Abban viszont kivétel nélkül megegyeznek, hogy kvalifikált szakembereket foglalkoztatnak.

A piaci liberalizmussal párhuzamosan megkezdődött a repülőtér fejlesztése is. Többféle állami és önkormányzati kezdeményezésnek voltunk részesei az elmúlt 15 évben, a központi nemzetközi repülőtér privatizációja és az említett regionális repülőtéri hálózat kialakítása mellett a mostani magyar kormány döntött. Az Országgyűlésben elfogadott légügyi törvény harmonizál az uniós előírásokkal és Magyarország nemzetközi kötelezettségeivel.

Nemcsak idegenforgalmi szempontokat, hanem repülőtérrel rendelkező egy-egy nagyváros gazdasági életének élénkítését is szolgálja a regionális repülőtéri hálózat. Számomra különösen fontos a Ferihegyi repülőtér fejlesztése, mivel a Malév Air Cargo irodája volt – egyetem utáni – első munkahelyem. Meghatározó éveket töltöttem ott, és nagyon boldog leszek, ha első igazgatói javaslatom, hogy építsünk új air cargo-bázist, a privatizáció során megvalósul. A budapesti Ferihegyi Nemzetközi Repülőtérnek minden adottsága megvan ahhoz, hogy kelet-közép európai HUB legyen a nemzetközi légit forgalomban. A repülőtér üzemeltető Bu-

dapest Airport Rt. privatizációjáról már döntött a magyar kormány, mivel a következő elsődleges célokat kívánja elérni:

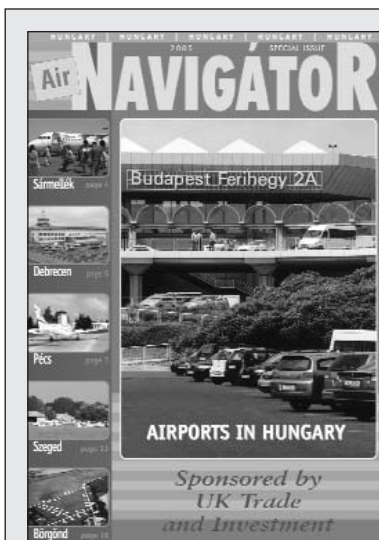
- a budapesti Ferihegyi repülőtér versenyhelyzetének, szolgáltatási színvonalának, növekedési kilátásainak és hatékonyságának javítása a magyarországi légiközlekedési iparág, a nemzetgazdaság, valamint az utazóközönség javára,
- a Magyar Állam biztonságos repülőtéri működéssel kapcsolatos és nemzetbiztonsági szempontjai érvényesíthetőségének fenntartása,
- a privatizáció után fennmaradó állami kockázatok és kötelezettségvállalások,
- értékesítési bevételek optimalizálása a tágabb privatizációs és iparág-politikai célok figyelembevételével.

Kormányzati szándék, hogy a Budapest Airport Rt. üzleti és fejlesztési szükségleteinek megfelelően a privatizáció során többségi részesedést kíván értékesíteni szakmai befektető, vagy szakmai befektető jelentős részvételével létrejövő befektetői konzorcium részére.

Debrecen, Nyíregyháza, Békéscsaba, Szeged, Pécs, Siófok, Taszár, Zalaegerszeg, Székesfehérvár, Győr, Sármellék, Tököl, Budaörs – a további célállomások a repülőtér térképén. Valamennyiről elmondható, hogy évek óta működnek és az utóbbi időszakban, megkezdődött korszerűsítésük és önálló üzletpolitikájuk kidolgozása. A magyar kormány jelentős összegeket biztosított az utóbbi években a regionális repülőtér fejlesztésére, de mindemellett meggyőződésünk, hogy a további fejlesztéshez és a folyamatos működtetéséhez elengedhetetlen külföldi befektetők bevonása.

Nagy öröm és megtiszteltetés lenne a számunkra, ha a magyar légiközlekedés további befektetőket üdvözölhetne. A kormányzat és az önkormányzatok vezetői szívesen látják Magyarországon a repülőtéri befektetések iránt érdeklődőket, mivel meggyőződésünk, hogy sikeres vállalkozások alapjai a magyarországi repülőtér.

Jó repülést kívánok! – stílszerűen, a magyarországi befektetőknek és a közlekedési kormányzat nevében ígérhetem, munkájukhoz minden segítséget megadunk.



A Navigátor 130. lapszáma a Brit Nagykövetség megbízásából, az UK Trade and Investment támogatásával, angol nyelvű különszámban bemutatta a magyarországi repülőtérket, mostani lapszámunkban közöljük a repülőtéri cikkeket.

Ferihegy, a nemzetközi repülőtér

A budapesti Ferihegyi repülőtér Magyarország központi nemzetközi repülőtere. A hatodik évtizede működő repülőtér Közép-Európa egyik legmodernebb légikikötője. Földrajzi adottságainak köszönhetően 52 légitársaság gépeit fogadja. Az elmúlt évtizedekben folyamatosan fejlődő repülőtér egyben a magyar nemzeti légitársaság, a Malév bázisrepülőtere is.

A magyar légiközlekedési intézmények és társaságok jelenleg állami tulajdonban működnek, jelenleg zajlik a privatizációjuk. A repülőtér 2000 óta Budapest Airport Rt. néven, a légiirányítás pedig 1998 óta Hungarocontrol néven működik. Az 1954-ben alapított Malév meghatározó bérlője a repülőtérnek. A magyar légitársaság és a Luftansa Technik egy-egy önálló műszaki bázist üzemeltet most már évek óta.

A Ferihegyi repülőtér jelenleg három terminállal rendelkezik. Az 1950-ben átadott, ma már műemlék 1-es forgalmi épület az úgynevezett diszkont-légitársaságok központja. A 2/A terminált a külföldi társaságok, a 2/B terminált pedig egyedül a Malév használja. A repülőtér két párhuzamos kifutópályával rendelkezik, és 2005. április 30-át megelőző 12 hónapban 7 millió volt az utasforgalma.

A budapesti repülőtér utas- és áruforgalma folyamatosan az európai átlagot meghaladó mértékben fejlődik. Ennek fenntartása és a megnövekedett forgalom színvonalas

kiszolgálása, valamint a versenyképesség megőrzése a magyar kormány alapvető célja. Szeretnék elérni, hogy a Ferihegyi repülőtér a térség leggyorsabban fejlődő repülőterévé váljon. A dinamikus fejlődés gazdasági sikereket is hozott. A múlt évi árbevétel meghaladta a 30 milliárd forintot, az adózás előtti eredmény pedig a 10 milliárdot.

A Budapest Airport Rt. (a Ferihegyi repülőtér üzemeltetője) sikeres gazdasági társaság. A magyar kormány elképzelése szerint Budapest lesz a kelet-közép-európai HUB. Új fejlesztési program készült, mivel a repülőtér ebben az évben elérheti a kapacitásának határát. A fejlesztési igény összességében meghaladhatja a 200 milliárd forintot.

A három terminál idén közel 8 millió utas fogadására ké-



szül. Az 1-es terminál szeptembertől felújítva fogadja az utasokat. Az 5,5 millió utast fogadó 2/A és 2/B terminál a növekedési tendenciák alapján 2008-2009-re elérheti az évi 10 millió utast, így addigra elkerülhetetlen az újabb terminál, a 2/C átadása is.

A 2-es terminál környezetében létrejöhethet egy kereskedelmi és irodaépületet magába foglaló multifunkcionális parkolóház, közel 440 ezer négyzetméter felületű új betonburkolat gurulóút a repülőgépeknek, emellett fejlesztenék a külső közúti és kötőpályás infrastruktúrát is.

A fejlesztési program számol a 2015-2020-ban megvalósuló a Ferihegy 3-as terminállal is, amely a két kifutópálya között, az irányító torony Budapest felőli oldalán valósulna meg.

További információ:

Üzemeltető: Budapest Airport Rt.

Cím: 1675 Budapest Pf. 53

Telefon: 296-9696

E-mail: Info@bud.hu

Debrecen

Magyarország második legnagyobb városának központjától 6 percnyi autóútra, a Mikepércsi úttól 2,5 kilométer távolságra található a debreceni repülőtér az észak-alföldi régió nemzetközi repülőtere, egyben olyan logisztikai csomópont, amely jelentős szerepet vállal a gazdaságfejlesztésben.

A debreceni repülőtér tulajdonosa Debrecen város, üzemeltetője az Airport Debrecen Kft., amelynek tulajdonosa a Debreceni Vagyonkezelő Rt., Ez utóbbi társaság koordinálja, szervezi és finanszírozza a fejlesztéseket.

A debreceni repülőtér története a XX. század elejére nyúlik vissza. 1946–1968 között Ferihegy kitérő repülőtereként fontos szerepet töltött be.

1994-ben a város önkormányzata felismerte és gazdaságfejlesztési koncepciójában is megfogalmazta a repülőtér fejlesztésének szükségességét. A program eredményeként 2002. decemberében az Airport Debrecen Kft., a vidéki repülőterek közül elsőként kiépítette az ISO 9001:2001 környezetközpontú minőségirányítási rendszert. A repülőtér 2001-ben elindított több éves komplex fejlesztési koncepciójának legfontosabb eredményei 2004-ben fejeződtek be. A megvalósított beruházások révén létrejött az európai uniós normáknak és a nemzetközi előírásoknak is megfelelő, rendszeres járatok fogadására alkalmas repülőtéri infrastruktúra.

A magyar kormány állandó vámúttal rendelkező nemzetközi repülőtérre minősítette a Debreceni Regionális Nemzetközi Repülőteret. E minősítés alapján hatósági szinten egyenrangúvá vált a Budapest Ferihegy Airport Nemzetközi Repülőtérrel. A repülőtér adottságainak és infrastruktúrájának köszönhetően alkalmas az Európában repülő szinte minden repülőgép típus fogadására és kiszolgálására. A légitársaság a város és régió, valamint a keleti határmenti területek lakosai, az üzleti élet képviselői, a magyarországi befektetők repülési igényeit kívánja magas szinten biztosítani.

Az elért eredmények ellenére további fejlesztéseket terveznek a repülőtér tulajdonosai, üzemeltetői. Többek között egy jégtelenítő kocsis beszerzése van napirenden. A repülőtér szeretné megvásárolni azokat a kiszolgáló-be-



rendezőket, amelyeket eddig csak béreltek a működéshez. Az idén a fordulóúton szeretnék a fordulóíveket szélesíteni, továbbá folytatják a kiszolgáló épületek rekonstrukcióját, hogy a szakszolgálatok is megfelelő infrastrukturális körülmények között dolgozhassanak. A biztonsági rendszer korszerűsítése sem fejeződött be teljesen, ennek eredményeként kiépülhet a kamerás megfigyelőrendszer. A gurulóutak megfelelő, további kitáblázása, illetve a forgalmi előtér korszerű fénytechnikával történő ellátása is napirenden van.

Airport Debrecen Kft. elérhetőségei:

Cím:
Mikepércsi út 0493/24 hrsz.
Debrecen, 4030
Postacím: Debrecen Pf.: 187 4002
Telefonszám: +36 52 520-810
Fax: +36 52 520-820
E-mail:
marketing@airportdebrecen.hu
www.airportdebrecen.hu
www.civisair.hu
redtreff@axelero.hu
i045@ibusz.hu
www.debreceni-iparipark.hu

Sármellék

Sármellék menetrend szerinti fogadó-induló célállomás Nyugat-Magyarországon. A repülőtér területének Sármellék és Zalavár települések a tulajdonosai, míg üzemeltetője és beruházója a Cape Clear Aviation.

A budapesti és a debreceni repülőtér mellett a sármelléki FlyBalaton is olyan nemzetközi repülőtér, amely egész évben üzemel és mindenfajta légitársasági tevékenységet képes kiszolgálni. A 2500 méter hosszú és 60 méter széles beton kifutópályát egy 1000 méter hosszú és 50 méter széles fűsáv egészíti ki.

A FlyBalaton nemzetközi minősítésű regionális kereskedelmi repülőtérre való fejlesztésének első szakasza 2005 nyarán zárul le. A repülőtér 300 millió forint állami támogatást kapott, amelyből tűzoltókocsikat vettek, illetve megszervezték a tűzvédelmet. A tulajdonos társaság eddig 700 millió forintot költött fejlesztésekre. Ennek részeként a közelmúltban átadták az éjjel-nappali navigációs rendszert és a pálya kivilágítást, s elkészül a 10 kilométer hosszú biztonsági és védőkerítés. A tulajdonos tenderen kiválasztotta a kivitelezőket, így még 2005 ősszel felépül egy 2400 négyzetméter alapterületű, az utaskezelés minden szükséges elemével felszerelt fogadóépület, illetve ezzel együtt elkészül a bevezető út, a busz- és személygépkocsi parkoló. A beszállítók további tenderek során kerülnek kiválasztásra.

A FlyBalaton jelenleg hét külföldi légitársasággal áll kapcsolatban. Új lendületet adhat a menetrend szerinti és charterjáratok fogadásának, hogy júliustól a Malév is elindította sármelléki járatát Münchenbe. Az új járatoknak köszönhetően idén 50 ezer, három év múlva 150-160 ezret is elérheti az utasszám.

További információ:

Üzemeltető: Cape Clear Aviation Kft.

Vezető: Zóka István 36-83-355500 (telefon), 36-83-554002 (fax)

Email info@balaton-west-airport.axelero.net

Honlap: www.balaton-west-airport.hu



Nyíregyháza

A nyíregyházi repülőtér 1930-ban alakult. Ebben az időben még csak füves futópályával rendelkezett, de most már van egy 1000x20 m-es szilárd burkolatú, illetve egy 1000x60 méteres füves pálya is. Mind a kettő rendelkezik vadonatúj fénytechnikai rendszerrel, illetve navigációs adók is segítik a pilóták munkáját bonyolult időjárás körülmények között.

A nyíregyházi repülőtér fejlesztése pár éve fejeződött be, és a tulajdonos önkormányzatnak 200 millió forintjába került. A repülőtér rendelkezik ideiglenes határnyitási joggal, tehát a szabolcsi megyeszékhelyről akár közvetlenül is el lehet érni a külföldi célállomásokat.



A repülőtér az ország észak-keleti régiójában, Nyíregyháza központjától 3 km-re van észak-északnyugati irányban. Magyarország legjelentősebb repülőiskolája is itt található. A repülőtér illetve a repülőiskola üzemeltetője a Tréner Kft.

A repülőtéren karbantartási munkák elvégzésére is van lehetőség. A Nyír-Air Service Kft. mintegy 4000 m² területtel rendelkezik és a karbantartó munkák rendkívül nagy választékával áll ügyfelei szolgálatára a HgCAA-145 szerint, amely egyenértékű a JAR-145 előírásokkal.

Horváth Péter, a Tréner Kft. vezetője a közelmúlt fejlesztései közül az utasforgalmi épület 70 millió forintba kerülő felújítását emeli ki. A közeljövő tervei között az új üzemanyag kút építése mellett az aszfaltpálya-hosszabbítás – 1000 m-ről 1500 m-re – tervezésének elkezdése, valamint biztonságtechnikai fejlesztés, kamerás, megfigyelő rendszer kiépítése szerepel még. Az ehhez szükséges 130 millió forintot pályázaton nyerte el az önkormányzat, a kivitelezők és a beszállítók kiválasztására a közbeszerzési eljárás jelenleg folyik. A megvalósítás a 2006-os esztendő első felében várható.

Ezt követően kezdik el 2006. második felében az aszfaltpálya 500 méteres meghosszabbításának megvalósítását, amihez jelenleg még a pénzügyi források előteremtésén fáradozik mind a tulajdonos, mind az üzemeltető.

További információk:

Üzemeltető: Tréner Kft.

H-4400 Nyíregyháza, Repülőtér út 1.

Tel/fax.: +36 42 430 138. E-mail: trenerkft@vnet.hu

Pécs-Pogány

Pécsről az 58-as úton Harkány felé haladva található a Pécs-Pogány repülőtér, ahol az elmúlt évben jelentős fejlesztés kezdődött és tart jelenleg is. A füves leszállópálya helyén egy 1500 méter hosszú, 30 méter széles aszfalt pálya épült, valamint elkészült a hozzá tartozó gurulót és forgalmi előtér is.

A Pécs-Pogány repülőtéren az elmúlt öt évben csaknem 2 milliárd forint értékű fejlesztés valósult meg. 2004. decemberben avatták fel az ILS navigációs rendszert, valamint ekkortól működnek a pályafények. A város 2005-ben 430 millió forintot, 2006-ban 400 millió forintot költ a repülőtérre, amit a Magyar Terület és Regionális Hivatal további 130 millió forinttal egészít ki. A fejlesztés folytatódik, még 2005-ben elkészül egy új utasforgalmi épület, üzemanyag-töltő állomás, valamint a belső úthálózat is. A kivitelezőket és beszállítókat folyamatosan, közbeszerzési eljárással választják ki. Végső cél egy nem túlzott méretű, de korszerű repülőtér építése, amely fogadhat menetrend szerinti és charter járatokat is. A 2005-ben záruló beruházási program eredményei alapján tervezik a repülőtér további fejlesztését. Ez érinti a kifutópálya további meghosszabbítását, legalább 1800 méter hosszúságra történő kiépítését, hogy a gyorsabb gépek fogadása is lehetővé váljék. Ugyancsak a forgalom



alakulásától teszik függővé, hogy a jövőben egy új gurulót építsenek. Az ideai tervek között szerepel továbbá a Pécsről kivezető út négysávossá történő átépítése, ami jelentősen javítja majd a repülőtér megközelíthetőségét.

A repülőtéren a repülés szinte valamennyi formája előfordul. A klasszikus repülőgépeken kívül található itt vitorlázó repülők, ejtőernyősök, sárkányrepülők, hőlégballonosok, siklóernyősök, de itt működnek a repülőgép modellezők is.

További információ:

Üzemeltető: Pécs-Pogányi Repülőtér Működtető Kft.

Vezetője: Ács Gyula 36-72-450619, 447016 (telefon)

36-72-450619 (fax)

repter@matavnet.hu

Honlap: www.airport-pecs.hu

Budaörs

A nemzetközi légiforgalom kiszolgálására az 1937-ben megnyitott budaörsi repülőtér volt Magyarország első igazán korszerű légikikötője. Jelenleg az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. tulajdona, amelyet a Magyar Repülő Szövetség üzemeltet.

A budaörsi repülőtér üzemeltető repülő szövetség elsősorban sportolási célra, illetve kisgépek fogadására kívánja a jövőben is hasznosítani a napjainkra méltatlanul elhanyagolt, ám egyedülálló értékekkel, műemléki védelem alatt álló nem nyilvános repülőtérrel.

A repülőtér jövőbeni szerepe meglehetősen kétséges. A gépek, a sportolók színvonalasabb kiszolgálása mind nehezebb, a rendre elhalasztott felújítások miatt. A repülőtér felújítása több milliárd forint beruházást igényel, a kerítéstől a hangárokig és a repülést kiszolgáló teljes infrastruktúráig. A korszerűsítés csak akkor érne meg, ha a repülőtér nem csak a mai funkciók ellátására méretezve újítanak föl, hanem a repüléssel kapcsolatos feladatokra is alkalmassá tennék, például kis magánrepülők fogadására is vállalkozhatna.

Az ÁPV Rt. feltehetően privatizálná a repteret a jövőben, ami jelentős fejlesztéseket vonna maga után. Budapesthez való közelsége különlegesen előnyös pozíciót biztosít a reptérnek. Budaörs gazdasági mutatói, megújuló-képessége, in-

nováció potenciálja alapján a legerősebb gazdaságú magyar városok egyike.

A város középtávú gazdaságpolitikai programja a helyigényes vállalkozások, például raktározás, logisztika, illetve az áruházak helyett újabban a nagy hozzáadott értéket termelő, kvalifikált munkaerőt igénylő cégek letelepülését szorgalmazza.

További információ:

Üzembentartó: Magyar Repülő Szövetség

Vezető: Moravetz Csaba 36-1-2499826 (telefon),

36-1-4668118 (fax)



Tököl

A tököli repülőtér a Csepel szigeten, Tököl külterületén, Halásztelek-Szigethalom-Sziget-szentmiklós települések által határolt területen, a Dunától mintegy 600 méterre található.

A tököli egykori szovjet repülőtér fizikai paraméterei elvileg lehetővé teszik akár a nehéz szállító légijárművek fogadását is, de a betonpálya felújítása előtt azt csak az 50 tonna alatti repülőgépek, valamint a könnyű szállító és kisgépek használhatják. A repülőtér tulajdonosa a Tököl Airport Rt., üzemeltetője a Master Sky Kft.

A repülőtér területe polgári légiközlekedési és kiegészítő vállalkozási célokra használható. A repülőtéri funkció ellátásához 200-250 hektárt tartanak meg, a további 150-200 hektár pedig akár légi-vasúti-közúti logisztikai bázis alapja lehet.



A repülőtér területén lévő egykori katonai épületeknek és építményeknek nehéz új funkciót találni, állaguk erősen károsodott, több épület felújítása emiatt nem célszerű. Kifizetődőbb helyükre új objektumok építése. Felújításra szorul a teljes térvilágítás is. A repülőtér közlekedési útjai általában jó állapotban vannak. A beton burkolatú pálya és a csatlakozó guruló útrendszer felülvizsgálata azonban javallott, a fűgázott betonelemek közötti anyag várhatóan teljes egészében cserére szorul. A javítások és a szükséges cserék akár több tízmilliárd forint értékű befektetést igényelnek. A terület tipikusan regenerációs projekt-terület, amely komplex megoldásokat igényel (környezetvédelem, talajszennyezettség-mentesítés, új funkciók, gazdaságfejlesztéssel kapcsolatos kérdések megvalósítása).

A repülőtéren kiegészítő vállalkozási célra használható területet jelöltek ki. A már működő Airport Ipari Park mellett elsősorban környezetkímélő tevékenységek, illetve légijármű javítással, összeszereléssel, légijármű alkatrészgyártással foglalkozó vállalkozások telepíthetők.

További információ:

A repülőtér tulajdonosa: Tököl Airport Rt.
Titkárság: 06 1 438 3434 (telefon), 06 1 438 3435 (fax)
Kontakt: Benedek András benedek@euroinvest.hu
Üzemeltető: Master Sky Kft.
Ügyvezető igazgató: Talabos Gábor 06 24 536 900
e-mail: mastersky@tvnet.hu

Győr-Pér

A Győr-Pér repülőtér Magyarország legdinamikusabban fejlődő régiójának központjától, Győrtől 15 kilométerre található. A megnyitása óta több mint 1300 nemzetközi járatot indított vagy fogadott légitársaság eddig több mint 15 ezer utast kezelt.

A Győr-Pér repülőtér nyilvános, kereskedelmi minősítéssel és eseti határnyitási joggal rendelkezik, amelynek a Győr-Pér Repülőtér Kft. az üzemben tartója. A repülőtér minden nap VFR és az IFR forgalom számára 8 órától 18 óráig (LT) tart nyitva, kétnyelvű AFIS szolgálattal működik. A nyitvatartási időben minimum 1 órás, hétvégén pedig 24 órás előzetes jelentkezés esetén tudja a határátlépés feltételeit biztosítani. Éjszakai és nappali üzemidőn kívüli igénybevételt előzetesen egyeztetni kell.

Minden hétköznap, rögzített időpontokban, határátkelő működik. A repülőtér naponta fogadja az Audi gyár gépét Stuttgartból, hozva a műszaki szakembereket. Sok a teherszállító gép, ezek a győri gyárak áruszállítását végzik.

Állami pályázati források segítségével, a közeljövőben mintegy 74 millió

forint értékű fejlesztés indul, amely keretében egy földi áramforrást kívánnak létesíteni. A beruházás az előtér-világításához szükséges, ugyanis erős az éjszakai forgalom. A repülőtér továbbfejlesztési célja egy korszerű regionális repülőtér kialakítása. Ezen belül utas terminált kívánnak építeni, amelyhez megszerezték már a szükséges építési engedélyeket. Befektetőt várnak egy cargo terminál építéséhez is. Az utasforgalom és az áruszállítás fejlődése alapján szükségesnek látszik a szilárd burkolatú futópálya akár 3000 méterre történő meghosszabbítása, illetve gurulóút és előtér kiépítése. A mintegy 4 milliárd forintra becsült fejlesztés részeként a későbbiekben precízió-műszeres leszállórendszert telepítenek. A korszerű közlekedési infrastruktúra megerősítését a régió gyorsan fejlődő gazdasága indokolja.

A közelmúltban számításba vették az utazási irodák is a repülőtérre, idéntől idegenforgalmi célú charterjáratok indultak kísérleti jelleggel Horvátországba és Montenegróba.

További információ:

Üzembentartó:
Győri-Pér Repülőtér Kft.
Vezető:
Vadász László 36-96-559200 (telefon),
36-96-559202 (fax)
Email afis@gyor-perairport.hu
Honlap: www.gyor-perairport.hu



Szeged



Szegeden a repülés az ország aviatikájával együtt fejlődött. A jelenlegi repülőtér az I. világháborútól 1945-ig katonai repülőtérként működött és Algyón volt a sportrepülés bázisa.

Algyóról a sportrepülés 1968-ban került át a hajdani katonai repülőtérre – a mai területre –, ami már 4 éve gazdátlanul állt, ugyanis a belföldi légi közlekedést abban az időben szüntették meg. Akkor úgy volt, hogy 3 évig maradhat a repülés ezen a repülőtéren. A területet akkor lakóterületi beépítésre szánták. Azonban ebből nem lett semmi, a reptér még most is itt áll. Az első igazi beruházást az 1997-ben elkészült fénytechnikai rendszer és a műszeres repüléseket lehetővé tevő 2 irányadó megépítése jelentette. Lehetőségekhez képest, a füves repülőtér nyújtotta adottságokat kihasználták, hiszen nyaranta charter járatok repültek innen az Adriára.

2001. augusztusában az addig HM kezelésben lévő Szeged Repülőtér, Szeged Megyei jogú Város Önkormányzatának tulajdonába került, amely a repülőtér üzemeltetésével a Szegedi Repülő Egyesületet bízta meg.

2004-re elkészült a Szeged Regionális Repülőtér (SZRR) általános fejlesztési terve. Az elképzelések megvalósításának ütemét, ütemezését viszont a rendelkezésre álló összeg, illetve politikai akarat, vagy annak hiánya határozza meg.

– Örülnék, ha megvalósulna az egész beruházás, viszont ennek az anyagi lehetőségek határt szabnak, s így több ütemben kerülhet csak sor a munkálatokra – mondja a repülőtér üzemeltető Szegedi Repülő Egyesület vezetője, *Podolcsák András*.

A 1,5 milliárd forintra tervezett beruházás keretében 2500 méter hosszú burkolt pálya készülne el. Ezzel a repülőtér fizikailag és technikailag kettéválik majd: egy kereskedelmi

illetve egy hobbi, sport rész fog kialakulni. Am egyelőre csak az első ütem munkálatai indulnak meg idén ősszel, aminek keretében most egy 1180 méter burkolt futópálya, gurulóút és előtér épül meg. A teljes kiépülés után viszont a sport és hobbirepülés kapcsolódási lehetőséget kap a most megépülő gurulóúttal. Szeged város, mint beruházó szándéka szerint még az idén sor kerülhet az első ütem átadására. Jelenleg a fejlesztés előkészítése folyik, a közbeszerzési eljárás még nem fejeződött be. A teljes kiépítés – amelynek igazi kereskedelmet és régió-fejlesztést generáló haszna oly fontos lenne a városnak – jelenleg csak a bizonytalan jövő kérdése marad.

Szegeden az állami szerepvállalás mellett számítanak a fejlesztésben fantáziát látó üzlemberek megjelenésére is. A lehetőségek szinte korlátlanok, főleg így a projekt elején, amikor a megvalósítás módjára, illetve a végső állapotok kialakítására is döntő hatással lehet egy új befektető elképzelése. Szeged jó ideig az Európai Unió déli határa lesz Szerbia felé. Ezért mind a kereskedelemben, mind az utasforgalomban jelentős szerepet játszhat egy európai normáknak megfelelően megépített repülőtér.

SZEGED REPÜLŐTÉR

Cím: 6728 Szeged, Bajai út Repülőtér
Tel.: 62/549-500, Fax: 541-560, 549-505

Üzembentartó / Operator Szegedi Repülő Egyesület

Vezető: Podolcsák András

Cím / Pf. 1014

Zip City H-6701 Szeged

Tel +36-62-549500, 549501

Fax +36-62-549505 GSM

+36-30-2187632

Email info@aeroszeged.hu

Internet www.aeroszeged.hu

Taszár

Kaposvártól 8 kilométerre keletre fekszik, a 61-es főút mentén Taszár. Az itt található repülőtér 1949 és 1950 között épült.

A község 1995-ben a nemzetközi és hazai érdeklődés középpontjába került, amikor a délszláv válság rendezésében Magyarország területén a taszári repülőtér lett az IFOR, majd később az SFOR csapatok logisztikai bázisa.

A taszári repülőtér polgári hasznosításának gondolata 1995-ben merült fel először. 2001-ben kapott zöld utat a taszári repülőtér polgári hasznosítása. 2001-ben jött létre a Taszár Airport Közhasznú Társaság, amelynek tulajdonosa Somogy Megye Önkormányzata, Kaposvár és Taszár.

2002. augusztusban lerakták a polgári terminál alapkövét, s az első, 566 millió forintos fejlesztési ütem 2003. végén fejeződött be. A megépült kétszintes terminál alkalmas egyidejűleg egy érkező és induló 130-150 fős gép utasainak ellátására, a schengeni egyezményben foglaltak szerinti határátlépés biztosítására. Továbbá elkészült 286 méter x 15 méter guruló út és 3 gép fogadására alkalmas, 123 méter x 87 méter nagyságú parkoló. A Magyar Terület és Regionális Fejlesztési Hivatal 2005-ben 100 millió forinttal támogatja a taszári repülőtér fejlesztését. Az önrésszel együtt így összesen 140 millió forintos beruházás keretében készülhet el a repülőtér és a 61-es főút közötti közvetlen bekötőt.

A következő ütemben tervezett, 2100 négyzetméteres air cargo bázis megvalósítása nagyban függ attól, hogy hogyan

alakul a volt IFOR katonai terület, a jelenleg még honvédségi tulajdonban levő „Kapos bázisrepülőtér” sorsa.

Taszár Airport Kht.

Ügyvezető igazgató: *dr. Vékony László*

Tel.: 82/508-142

Fax: 82/508-145

E-mail: vekony@som-onkorm.hu

Kapos Bázisrepülőtér

Cím: 7261Taszár Pf.3.

Telefon: 82/502-800

Fax: 82/502-800



Zalaegerszeg (Andráshida)

Zalaegerszeg Göcsej legészakibb pontján a festői dombvonulatok által övezett völgyben fekszik. A Zalaegerszeg - Andráshida repülőtér nyilvános kereskedelmi repülőtérre fejleszthető.

A Zalaegerszeg-Andráshida repülőtéri fejlesztési tervei és az építkezésekhez szükséges engedélyek rendelkezésre



állnak. A repülőtér tulajdonosa a Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata, az ingatlan területe 93 hektár.

A pályát idén tavasszal újjátarta fel a tulajdonos. Jelenleg a létesítmény körüli biztonsági kerítés építése folyik, és 2005 őszére befejezik a tornyot is magában foglaló fogadóépület teljes felújítását, valamint a torony műszerezését.

A meglévő létesítmények: 1500méter x 25 méter füves pálya, fogadóépület, déli közeli NDB (353kHz:TO).

A repülőtér tulajdonosa 2005 nyarán nyilvános pályázat segítségével vállalkozót keres a légikikötő működtetésére, célja, hogy partnerével együttműködve megszerezze a nyilvános repülőtér kategóriát. A repülőtér üzemszerű működése 2006-tól várható, jelenleg nem nyilvános le- és felszállópályaként működik.

A fejlesztések további lehetősége közt szerepel többek közt egy kisgépek fogadására alkalmas aszfaltozott leszállópálya megépítése.

A reptér beruházási program tartalmazza a 1500 méter x 25 méter szilárdburkolatú pálya megépítését forgalmi előtérrrel, gurulóúttal, illetve a bevezető és pálya-szegélyfények rendszerének kiépítését.

További információ:

Üzembentartó: BE-SZI Top Kft.

Vezető: Gombkötő Szilárd 36-92-311666 (telefon), 36-89-323694 (fax)

Email info@beszitop.hu

Honlap: www.beszitop.hu

Békéscsaba

A békéscsabai repülőtér területe 226 hektár, Békéscsabától 4 kilométerre, a magyar-román határ körzetében található. A repülőtér elhelyezkedése kiváló lehetőségeket biztosít mind a kereskedelmi-, mind a sportrepülés számára.

A tulajdonos, Békés Megyei Önkormányzat 2003-ban a repülőtér fejlesztés I. ütemeként egy 500 millió forint értékű beruházást valósított meg a békéscsabai repülőtéren. Az elsődleges cél a forgalmi épület – nemzetközi utasforgalom igényeinek is megfelelő – átalakítása volt.

A fejlesztés után a polgári repülést igénybe vevő utasok számára kultúrált le- és felszállást biztosít a repülőtér. A korszerű épületben a hatályos jogszabályi előírásoknak megfelelően helyet biztosítottak a rendőrség, határőrség és a VPOP részére is. Ebben az épületben kapott helyet, a repülőtérrel működtető és fejlesztő gazdasági társaság (Békés Airport Kft.) apparátusa is.

A gépjárműforgalom feltételeinek megteremtésére – a 44. sz. főút korszerűsítésével, bővítésével összhangban – belső szervizút épült ki. Ehhez kapcsolódóan felújították az addig bekötőútként funkcionáló útszakaszt. A gépjárművek számára burkolt parkoló épült. E beruházás keretében felújították a repülőtéri közműveket is.

Az új forgalmi épület északi oldalán építették ki az új irányítótornyot, ahonnan egyaránt biztosított a rálátás a régi füves, és a megépítendő, burkolt kifutópályára is. A kifutópálya használatát segítő és biztosítja a pálya meghosszabbított tengelyében üzembe helyezett navigációs berendezés (NDB-jeladó).

Az önkormányzat a helyben működő repülő-egyesület számára, 2004-ben 75 millió forintért a sportrepülést segítő füves kifutópályát és ejtőernyős ugrotterületet épített. Ugyancsak tavaly került kialakításra egy konténeres üzemanyag-töltő állomás is, amely 10 ezer liter üzemanyag tárolására alkalmas.

A fejlesztés következő – mintegy nettó 1,4 milliárd forintos – ütemében a Békés Megyei Önkormányzat, mint tulajdonos, egy 1300x30 méteres kifu-



tópályát kíván megépíteni, amihez befektetők jelentkezését várja, akik számára a megépítést követően a repülőtér működtetési joga is biztosítottá válhat. Az önkormányzat rendelkezik a szükséges kiviteli tervekkel és fejlesztési engedélyekkel is, így a beruházás megkezdésének jogi akadályai nincs.

Az 1300 méter hosszú kifutópálya megépítésével lehetővé válik 50-55 utas-férőhellyel rendelkező repülőgépek forgalma, illetve elérhetőek lesznek a Békéscsabától 2000-2500 km-re fekvő városok is. A beruházás újabb ütemének részeként kerül megépítésre a futópálya és a kapcsolódó kényszerleszálló mező, a futópálya csapadékvíz-elvezető rendszere, illetve a fénytechnikai rendszer. Az új létesítménynek a biztonsági feltételeknek is meg kell felelni. Ennek érdekében a repülőtéren egy új tűzoltó-bázist kívánnak kialakítani. Tervezik továbbá egy ICAO-5 kategóriájú tűzoltógépjármű beszerzését is. Vagyonvédelmi és repülés-biztonsági szempontból indokolt a repülőtér üzemi területének bekerítése. Mind-

ezek a fejlesztések több mint 1 milliárd forintba kerülnek majd.

Ezek a munkák 2005. nyarán megkezdődnek, mivel a projektre a Dél-alföldi Regionális Tanács pályázatán 400 millió forintot sikerült elnyerni, sőt a 126 millió fényszerkezeti projekthez újabb 88 milliót nyertek. A kivitelezéshez a tenderek értékelése folyik. A beszállítókat a kivitelezők választják ki, részben már a tender benyújtásakor, részben a későbbiek folyamán. A tulajdonos beruházó feltett szándéka, hogy jövő év április 30.-ra működési engedéllyel rendelkező repülőtér legyen Békéscsabának.

A tulajdonos önkormányzatnál már korábban megfogalmazódott az a vélemény, amely szerint a repülőtér működtetése inkább vállalkozói feladat, mint önkormányzati.

Üzemeltető:

Békés Airport Kft.
5600 Békéscsaba, Repülőtér
Tel./Fax: 66/547-240
E-mail: bekesairport@hu.inter.net

Foktő (Kalocsa)

A Foktő – Uszód – Kalocsa volt szovjet repülőtér Budapesttől 120 km-re délre, az Európát átszelő, az Unió 7. számú főközlekedési korridorjaként nyilvántartott Duna folyam bal partján található. A repülőtér a dél-alföldi régióban, Bács-Kiskun megyében, ezen belül a kalocsai kistérségben található. A legközelebbi város Kalocsa, amelytől a repülőtér észak-nyugatra helyezkedik el.

A repülőtér futópályája 2500 méter hosszú és 60 méter széles beton, amely 1,1 méter vastag, tehát a nagy teherszállítógépek számára is lehetővé teszi a leszállást. A futópálya mellett található mindkét oldalon kb. 200 méter széles és 3000 méter hosszú biztonsági zóna, amely a leszállás biztonságát növeli.

A repülőtér tulajdonosa Uszód és Foktő település önkormányzata. A reptér megközelítése két irányból is megtörténhet foktői területről, a foktői tulajdonban lévő kb. 1200 méter hosszú és 60 méter széles futópálya a nagy gépes légi közlekedés kivételével önálló repülőtérként is használható. Az 1500 méter hosszú és 60 méter széles füves leszállópálya és az irányítótorony kizárólagosan foktői tulajdonban van és ennek az önkormányzatnak van határozott elképzelése a fejlesztés irányairól is.

A magyarországi használaton kívüli katonai és polgári repülőterek közül a legnagyobb a foktői repülőtér. A repülőtér jelenleg sportrepülőtérként van hasznosítva, így a lehetőségei messze nincsenek kihasználva.

– A repülőtérrel kapcsolatos koncepció szerint a repteret mindenképp eredeti funkciójának megfelelően kell hasznosítani – mondja *Jakab Ferenc* polgármester. – A mintegy 100 ha területet érintő biztonsági zóna pontos határainak tisztázása egyben azt is jelenti, hogy a reptér környezetében fel szabadul egy 230 hektár szabadon értékesíthető terület.

A foktői repülőtér hasznosítása és jövőjének megítélése szempontjából komplex szemlélettel kell, hogy áttekintsük a környék gazdasági lehetőségeit és szerepét. A Foktői repülőtér és katonai bázis egy részéből már kialakításra került 40 hektáron egy ipari park.

Az ipari park területén megy keresztül a SAPARD forrásból épült Kalocsát elkerülő új 51. számú út. A repülőtér építésével egy időben felépült a Duna partján egy raktárbázis (Baráka) is. A kikötő raktárbázis építésével létrehozta egy légi – vízi – szárazföldi közlekedési csomópontot, amelynek gazdasági jelentősége a földrajzi fekvéséből adódik. Az ideális kikötőhely, a kiépített, őrzésre alkalmassá tett telep és a rajta álló épületek kiválóan alkalmasak arra, hogy minimális anyagi ráfordítással egy jól működő kikötő jöjjön létre.

Folyamatban van Baráka nemzetközi teherkikötővé minősítése. Ha ez sikerül, akkor minden bizonnyal 2006-ban megvalósulhat az az elképzelés, hogy a repülőtérrel ki- gyék a vasutat a kikötőbe, ami 1,5 km sínpálya megépítését jelenti majd. A repülőtér fejlesztése komolyabb tőkét igényel, az önkormányzat szívesen együttműködne komplex projektek tervezésében és kivitelezésében jártas szakemberekkel.

További információ:

Üzembentartó / Operator: MRSZ-Aeroport Kalocsa Repülő Egyesület

Vezető: Kollár László

Cím / Address: Pf. 157

6300 Kalocsa

Tel: +36-78-462977

Fax: +36-78-462977

Kontakt: Fekete Ferenc

GSM: +36-30-9415398, +36-70-9415398

Kontakt2: Jakab Ferenc

Tel: Foktő Polgármesterei Hivatal +36-78-460025

Email: feketebt@feketebt.hu

Email2: jakabf@emitelnet.hu

Internet: users.emitel.hu/~feketebt/aero.htm

Fertőszentmiklós

A Fertőszentmiklósi repülőtér 1997-ben nyitotta meg kapuit, és azóta is nyitva áll a nemzetközi forgalom számára. Az osztrák tulajdonban lévő Meidl Airport Kft. által üzemeltetett repülőtér a kisméretű repülés számára vehető igénybe, belföldi és nemzetközi forgalmi igényekre egyaránt.

A fertőszentmiklósi repülőtér beton kifutópálya közel 1000 méter hosszú és 23 méter széles. A három hangár több mint 2000 négyzetméter alapterületű. A repülőtér könnyen megközelíthető, hiszen közvetlenül a 85-ös főútvonal mellett, Sopronból Győr felé tartva Fertőszentmiklós előtt 2 ki-

lóméterre található. A repülőtér üzemeltetője igény szerint különféle rendezvényeket szervez, a hangárok is bérelhetők.

A repülőtéren sétarepülési, taxirepülési, ejtőernyőzési és pilótaképzési lehetőségeket biztosítanak az érdeklődők számára – mondja *Tóth Róbert*, az üzemeltető Meidl Airport Kft. vezetője.

A fertőszentmiklósi repülőtér tulajdonosa a légikikötő hosszú távú működtetéséhez, bővítéséhez illetve fejlesztéséhez üzlettársat, befektetőt keres, valamint napirenden szerepel a repülőtér esetleges eladása is.

További információ:

Meidl Airport Kft.

Vezető: Tóth Róbert

Fertőszentmiklós 36-99-544020(telefon),

36-99-381690 (fax)

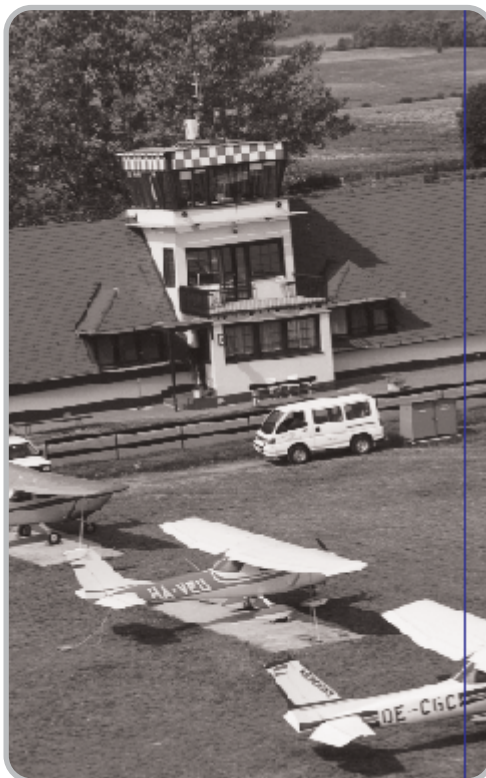
Email lhfm@axelero.hu

Honlap: www.lhfm.hu

Siófok (Kiliti)

A kis sportrepülők kedvence, a Siófok melletti Kiliti repülőtér. Nyilvános, nem kereskedelmi, ideiglenes nemzetközi repülőtér, májustól októberig, napkelte-től napnyugtáig tartó üzemidővel működik.

A Siófok-Kiliti repülőtér leszállópályájának hossza 2500 méter, szélessége 50 méter, burkolata füves. Korszerű utasforgalmi épülettel, fedett gépállóhelyekkel, sportrepülőhangárral rendelkezik, 5 kilométer távolságra Siófoktól. A repülőtér üzemben tartója a Budapest Airport Rt. A repülőtér kincstári ingatlanokon működik, de jelentős felépítmények, berendezések vannak a Budapest Airport Rt. tulajdonában is. A Balaton parti légikikötő ILS rádió-navigációs rendszere és bevezető fénysora révén éjszaka, vagy rossz



látási viszonyok mellett is fogadhat és indíthat gépeket.

A Budapest Airport Rt. terveiben nem szerepel a reptér további fejlesztése, működtetése, de mint ismeretes, a részvénytársaságot az állam privatizálni szeretné. Az új tulajdonos elképzeléseiről, terveiről reálisan így nem kapható információ, addig is érdemes napirenden tartani ezt a repteret, hiszen Magyarország egyik legvonzóbb idegenforgalmi csomópontjáról van szó. Siófok városa és a régió települései régóta szeretnék önkormányzati tulajdonba venni a repülőtérrel, amelyet a szükséges fejlesztések után főként idegenforgalmi célú légikikötőként és sportbázisként hasznosítanának.

A Siófok-Kiliti repülőtér jelenleg kisgépek fogadására alkalmas vámterület. Két repülőklub működik itt.

További információ:

Üzemeltető: Budapest Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Rt.
Vezető: Kocsis Péter 36-84-322655 (telefon), 36-84-322101 (fax)

Börgönd

Jövőre megkezdődnek az előkészítő munkák, 2007-ben pedig hozzálátnak a Fejér megyei börgöndi nemzetközi repülőtér építéséhez – nyilatkozta Tóth Ferenc, a Repülőtér Fejlesztő és Üzemeltető Kft. vezetője. A székesfehérvári és az abai önkormányzat tulajdonában lévő egykori katonai repülőtérén várhatóan 2008-ban szállhatnak le az első repülőgépek és postajáratok.

Az Alba Airportnak nevezett börgöndi regionális repülőtér a piaci igényekhez igazodva, a tervek szerint úgynevezett keskenytörzsű, fapados charterjáratokat és postajáratokat fogad, illetve indít majd a fejlesztési tervek megvalósulása után. A diszkont légitársaságok kiszolgálása lenne a fő profil, nem a teherszállítás. Az Alba Airport mellé szállodát is terveznek a befektetők.

A fejlesztést a jövődó repülőtér területét birtokló Székesfehérvár és Aba önkormányzata és a nemzetközi repülőtereket építő és működtető angol PlaneStation Group hajtja végre. A fejlesztéssel kapcsolatos tevékenység bonyolítására, később üzemeltetésére a székesfehérvári önkormányzat és a nemzetközi vállalkozás létrehozta a Székesfehérvár Repülőtér Fejlesztő és Üzemeltető Kft.-t. Az eddigi elképzelések

szerint a repülőtér hosszabb távon alkalmas lesz a nagyobb repülőgépek fogadására is, de működtetésének 2020-ig tervezett első időszakában csak a kisebb légi járművek forgalmával számolnak. A repülőtér teljes felújítása és a tervezett utaslétszám kiszolgálását lehetővé tévő fejlesztések összes költsége várhatóan 14,9 milliárd forint lesz.

További információ:

Üzembentartó: Albatrosz Repülő Egyesület
Vezető: Kiss Tibor 36-22-324677 (telefon), 36-22-324677 (fax)
Email tkiss@alarmix.net



Szeptemberben Logi-Tech Szakkiállítás



Korábban hírt adtunk róla, hogy szeptember 13–15. között Budapesten, a SYMA Rendezvénycsarnokban hetedik alkalommal kerül megrendezésre a Logi-Tech Logisztika a Gyakorlatban Szakkiállítás. Ezúttal a látogatók nevében érdeklődtünk.

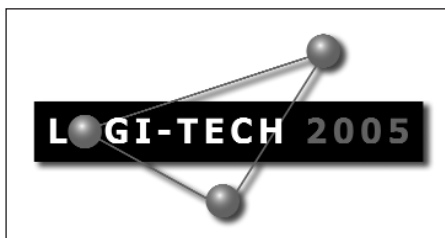
Mit mutatnak az előkészületek? Erről kérdeztük a szervező team vezetőjét, a Top Point Kft. ügyvezető igazgatóját, *Fenyves Endrét*.

Kiket várnak látogatóként a rendezvényre?

Miután szakkiállításunk a gyakorlati logisztikát mutatja be, mindazon látogatókat várjuk, akik érdeklődnek a szállítmányozási-, raktározási rendszerek, a műholdas járműkövetés, fuvarszervezés iránt. Érdekes azoknak is ellátogatni a Logi-Tech-re, akik szolgáltatókat keresnek a futárszolgálatok, logisztikai szoftverek és alkalmazások, eszközök, emelő berendezések, targoncák, ipari parkok, iparfejlesztés, termelési-, gyártási logisztika, elektronikai-, biztonsági rendszerek, ellátási-, elosztási logisztika, könnyűszerkezetes raktárak, csarnokok tervezése, kivitelezése, szakmai szövetségek, oktatás, szakkiadók területéről. Kiállításunk díjmentesen látogatható, meghívó programmal igényelhető az office@toppoint.hu címen.

A standokon kívül a rendezvényen hol kaphatnak információt a látogatók?

Lesznek előadások, bár az erre szánt időt lerövidítettük. Egyik kiemelt témát a Környezetvédelmi és logisztikai kérdések a globalizált autóiparban című előadás sorozat jelenti, melyben az inverz logisztika is szerepet kap. Hagyományainknak megfelelően néhány kiállítónk tart prezentációt, workshopot.



Néhány téma: Internet alapú műholdas jármű-logisztikai rendszerek, mobil számítógépek a vállalati alkalmazásokban, logisztikai szoftverek, biztonsági rendszerek, innováció a logisztikában stb.

Lesz-e valamilyen újdonság vagy érdekesség, amellyel meg kívánják lepni a szakmai közönséget?

Igen, újdonság lesz a belépő látogatók regisztrációja, ezt meglepetésnek szánjuk. Újszerű lesz a raktárlogisztikát bemutató szakmai show, ún. „Élő Raktár” is. Ebben az életszerűen kialakított, közel 200 m²-es raktárban minden valódi lesz, és működni fog.

Logi-Tech-el egy időben még két kiállítást szerveznek. Melyek ezek?

Néhány év óta azt a gyakorlatot folytatjuk, hogy látogatóinknak egyidejűleg több terület kínálatát mutatjuk be. Ez idén is így lesz. Társkiállításaink a Me-Test Mérés és Vizsgálat Kiállítás, és a Contact Beszállítóipari Szakkiállítás és Üzleti Fórum. Talán nem szorul magyarázatra, hogy mindkét említett terület a logisztikán keresztül kapcsolódik egymáshoz.

Érdeklődő olvasóink hol találnak további információt a rendezvényről?

Remélem e néhány információval felkeltettük az olvasók figyelmét és ellátogatnak hozzánk szeptember 13–15-én a SYMA Rendezvénycsarnokba. Minden érdeklődő részletet információt találhat, ha ellátogat a www.toppoint.hu honlapunkra vagy megkeresi a szervezőket az (1) 306 1542 telefonszámon.

Biztosak vagyunk benne, hogy látogatóik megbízható szolgáltatókkal fognak találkozni a rendezvényen és eredményes együttműködő partnereket találnak majd. Köszönjük az információkat.

(Dési Júlia)

MÁV Kombiterminál Kft.

Újjászületés a tizedik évben

Lassan egy esztendeje, hogy újjáéledt a MÁV Kombiterminál Kft. A MÁV Rt. vezetése, módosítva korábbi elképzelését, új jövőképet szánva a MÁV Kombiterminál Kft.-nek – a cég újjászervezésével, az új célok megvalósításával bízta meg Kiss Gyulát, aki a kft. 1996-os megalapítása óta a cég ügyvezető igazgatója. Ezt a tisztét tavaly szeptemberig a BILK Kombiterminál Rt. vezérigazgatósága mellett is ellátta, így a stratégia váltás után kézenfekvő volt az ő megbízása az új feladattal. Bár most a MÁV Kombiterminál Kft. újjászületéséről beszélgettünk, nem szabad megfeledkeznünk arról, hogy a kombinált fuvarozás elismert szakemberét nemrég újraválasztották az MLSZKSZ társelnökeként és KTE Fuvaroztatói és Szállítványozói Szakosztálynak társelnökeként, továbbá a PM-ben működő vámtanács tagja lett.

– A tavalyi döntéskor arról beszélünk, hogy a MÁV Cargo a jövőben meghatározóbb szerepet szán a cégnek a hazai kombináltfuvarozásban. Gondolom, még nem beszélhetünk az új célok teljes megvalósításáról, de milyen stádiumban van a MÁV Kombiterminál Kft. újjászületése?

– Ami a szervezeti újjászületést illeti, teljes erővel működünk és dolgozunk. Mivel a budapesti terminálok tevékenysége a BILK-be integrálódott, a RoLa mellett a belföldi vasúti, üres konténerek fuvarozására kellett a hangsúlyt fektetnünk. A leányvállalataink (Kombiwest Kft. – Győr, Kombisztár Kft. – Székesfehérvár, Kelenföld Konténer Depó Kft., BILK Kombinálterminál Rt., Logiszol Kft. – Szolnok, T.S.M. Trans-Sped MÁV Kombi Kft. – Debrecen) által működtetett vidéki terminálok természetesen továbbra is teljes körű szolgáltatást nyújtanak, közülük a szombathelyin van jelentősebb forgalom. A soproni RoLa terminál



Kiss Gyula ügyvezető igazgató

megszűnése után egyedül maradt Magyarországon a Szeged melletti RoLa terminálunk. Kiskundorozsmán kiépült Európa egyik legkorszerűbb kombinált fuvarozási terminálja, felépült az új irodaház, elkészültek a sofőrök kényelmét biztosító szociális létesítmények. Jelenleg napi 5 pár vonatunk közlekedik, ebből 4 Welsbe, 1 pedig Ljubjanába. Az első félévben 25 ezer kamiont szállítottunk el, amely megfelel az éves tervnek. A belföldi üres konténerek vasúti fuvarozása terén van egy kis elmaradásunk a 2005-ös terv időarányos részéhez képest, de ez összefügg a magyar konténerforgalom visszaesésével. Így is 6000 konténert tettünk át közútról vasútra.

– Mi okozza ezt a konténerforgalom visszaesést? Csak nem az uniós csatlakozás egyik hátrányos hatásával kell szembesülnünk?

– De, ez egyértelműen a csatlakozást követően kialakult helyzet eredménye, konkrétan annak, hogy a szomszédos országokban más adózási és egyéb szabályozási rendszer működik. Ennek eredményeként egyre több konténer nem magyar terminálon keresztül

érkezik hozzánk, hanem például Dunaszerdahelyen vámkezeltetik, és utána közúton jön be az országba. Így bár az összkonténer-forgalom növekszik, a hazai terminálokon ebből nem sok látszik.

– A kft. újjáélesztésekor a tulajdonos MÁV Rt. új tevékenységek megvalósítását is feladatul tűzte ki. Ezek hogyan állnak?

– Még tavaly üzletrészt szereztünk a záhonyi MÁV Raktár Kft.-ben. S amióta Záhonyban a MÁV Kombinálterminál megkapta a Logisztikai Központ címet, a logisztikai központ tényleges megvalósításán dolgozunk részben a raktár kft., részben pedig a kombiterminál bázisán. A közúti fuvarozás és a szállítványozási tevékenységek integrálása már megtörtént Záhonyban, jelenleg közvetve 300 embernek adunk kenyeret, s tovább végezzük munkánkat a MÁV Cargo érdekeinek megfelelően. Újdonság az is, hogy ez év elejétől a MÁV Cargo Group keretein belül végzi tevékenységét a cég, és igyekszünk kihasználni azt a szinergikus hatást, amit ez nyújt.

F. Takács István

Egy igazi magyar sikertörténet az M3 mellől

Ha teherautó – akkor Csiki-Bege



Nem csak a fuvarozók között jól ismert az 1993-ban, 6 millió forint jegyzett tőkével alapított Csiki-Bege teherautó-kereskedés. Az M3 autópálya bevezető szakasza mellett található cég ma már két másik telephellyel is rendelkezik, 2004-es árbevétele pedig nettó 3 milliárd forint volt. A márkakereskedés és szerviz a Fiat európai hálózatában kisteherautó specialista modellé vált, amelynek piaci részesedése a 40 szereplős magyar piacon több mint 30 százalék. Profitabilitása a piaci átlag több mint háromszorosa, ügyfeleinek száma meghaladja a tízezret. A Csiki-Bege Kft. egészében magyar tulajdonú: Dr. Csiki-Bege Lajos ügyvezető és felesége, Dr. Csiki-Bege Zsuzsanna tulajdona.

A cég alapításakor Magyarországon már megmutatkozó igény a 3,5 t alatti jó minőségű kisteherautókra olyan piaci részt jelentett, amelyet a cég akkoriban (és mondhatni napjainkig is) sikeresen foglalt el – kezdi a Csiki-Bege társaság bemutatását Móra Klára marketingigazgató. Hazai beszerzési források hiányában, a holland és német importból származó kisteherautókra egyre nagyobb igény mutatkozott, hiszen a magyar utakon akkor közlekedő Barkasok és Zuk-ok nem voltak alkalmasak a vállalkozások szállítási feladatai-

nak megoldására. Az indulás sikere után sem ültek babérjainkon, hanem folyamatosan bővítették szolgáltatásuk palettáját és színvonalát. Sok esetben olyanokkal, amelyekkel a piacon elsőként a Csiki-Begénél találkozhattak az ügyfelek.

Például 1995-ben a piacon egyedi fél éves használtautó-garanciát vezettek be, amit az általuk értékesített gépjárművekhez biztosítottak ügyfeleiknek, folytatja a cégtörténetet a marketingigazgató asszony. A kft. akkori telephelye az M3-as autópálya kivezető szakasza – Széchenyi u. sarka volt. Szintén újdonságnak számított 1996-ban a bérautó-szolgáltatás beindítása minőségi használt autókkal. Ez a ma már 120 darabos járműpark a cég igen hatékony önreklámja is, hiszen nem csak a fővárosban találkozhatunk a Csiki-Bege feliratos kocsikkal. Akár 1 órára is lehet autót bérelni, de szezonális munkára akár egy szezonra, vagy ha az ügyfélnek az az előnyösebb, akár több évre is választhatja a bérleti konstrukciót. Ma már pontos kalkulációt is tudnak készíteni igény esetén a partnereknek, hogy a vásárlás, vagy a bérlet éri-e meg neki jobban.

Az újabb mérföldkő 1997 márciusa volt, amikor telephelyváltás és bővítés során az M3-as autópálya bevezető szakaszára, a Tengersizem u. 59-be helyezték át a telephelyet, mely az évek során kétszeresére bővült! Ebben az évben beindították a biztosítások- és finanszírozások közvetítését. A korszerű technikának köszönhetően ma már akár 1 óra alatt el tudják intézni a kért hitelt, sőt nem egyszer Interneten keresztül adtak el autót, ami azt jelenti, hogy az ügyfélnek csak egyszer, a kocsit átvételekor kellett személyesen megjelenni a Tengersizem utcában.

Móra Klára szerint a cég fejlődésének egyik legfontosabb állomása volt 1999. október 28, amikor egy három és fél hónapos saját bonyolítású beruházás után megnyitották a Fiat és Iveco márkakereskedést és szervizt. Ennek köszönhetően

2000-ben műszaki vizsgaállomás, környezetvédelmi vizsgahely és eredetvizsgáló állomásként kezd működni a telephely, amely hosszított nyitvatartással, 7-20 óráig várja az ügyfeleket. Szintén az elsők között vezették be azt a szolgáltatást, hogy garanciális javításkor a bérautó flottából csereautót biztosítanak a partnernek, így a fuvarozónak a szerviz idejére nem kell kivenni a munkából a járművet! Napjainkban pedig a 24 órás autómotó szolgáltatást igény esetén csereautóval megy a helyszínre, hogy az áru átrakódása után az ügyfél azonnal továbbmehessen, és ne kelljen megvárnia a jármű megjavítását.

A legszélesebb haszonjármű-paletával rendelkező Fiat dealer-hálózatában elsőként – alapos és hosszú előkészítő munka után – 2000 augusztusában ISO-9002-es minősítést kapott a Csiki-Bege Kft. Az év végére a 40 szereplős Fiat márkakereskedői hálózat kishaszonjármű-eladásában 12%-os piaci részesedést szereznek, amely azóta tovább nőtt és napjainkban a hazai Fiat kishaszonjármű eladások mintegy 25 %-át, a Ducato eladások mintegy 30-35 %-át mondhatja magáénak a cég. A szolgáltatási paletta a következő évben tovább bővült: Carrier Transcold és Thermo-King márkaszerviz, illetve Pannon GSM beszerelő műhely lett a Tengerszem utcai telephely.

Vevői igények hatására 2002 októberében a használt személyautós üzletágat is beindították. Ettől kezdve a vevőnek nem csak használt teherautóját számítják be vásárláskor, magyarázza a marketingigazgató. Ez az újítás is nagy sikert aratott a partnerek körében, méghozzá akkorát, hogy a személyautók tárolását már nem tudták megoldani a Tengerszem utcában. S mivel már régóta tervezték, hogy a nyugat-magyarországi ügyfelek jobb kiszolgálása érdekében a budai oldalon is létesítenek telepet, a személyautó üzletág fő bázisa tavaly márciusban Budaörsre került. Emellett természetesen az új helyen is a teljes Csiki-Bege szolgáltatási palettával – bérautó, használt kisteherautó, stb. – várják az ügyfeleket.

A Csiki-Bege „találmányok” sorát bővíti a visszavásárlási garancia, mondja Móra Klára. Az ügyfél 3 évre előre, táblázat szerint tudja kalkulálni az új autója visszavásárlási árát. Szintén az elsők között biztosították az új autók 2 éves gyári garanciájának további 1 esztendővel történő meghosszabbítását. Ez a Csiki-Bege garancia például egy 4 millió Ducatonál mindössze 80 ezer forintot jelent a partnernek. Sőt a használt autókat is 6, egyeseket 12 hónapos garanciával árulják,

mert eladás előtt 180 (!) ponton átvizsgálják minden járművet. Szintén nem általános, hogy a vevő igénye szerint a tervezéstől a gyártásig vállalni tudják a teherautók felépítményeinek kivitelezését.

A többlábon állás jegyében 2003 februárjában a cég tulajdonosai megvásárolták az önkormányzattól Veresegyházán egy ingatlant, amelyen modell értékű, 7 rendelős fogászati központot nyitottak. Sőt 2003 szeptemberében, a Volán partnereként, az országban elsőként menetrend szerinti kistérségi személyszállítást indított a cég 16-20 fős buszokkal.

Tavaly nyarán kezdődött az Európában is egyedülálló vállalkozás, a „Csiki-Bege Autoplaza” építése. A

Magyar Külkereskedelmi Bank finanszírozásával a Szentendrei úton pár hónapja megvalósult a 3 milliárd forintos beruházás. Az autó pláza 5 + 1 szinten kínál olasz és japán autókat, motorreklárokat 50 állásos szervizzel, valamint olyan szolgáltatásokat, amelyek a mindennapi ügyintézéshez nyújtanak színvonalas, igényes megoldásokat (bankfiók, biztosítás, autósiskola, digitális iroda, dvd- és videókölcsönző stb.), illetve olyan szabadidős tevékenységeket, amelyeket a terület hosszú éveken át nélkülözni kénytelen (étterem, bowling, wellness-fitness).

A marketingigazgató talán arra a legbüszkébb, hogy ügyfelek mintegy 75-80%-a visszatérő vásárló.

F. Takács István



A CÉGTULAJDONOS

DR. CSIKI BEGE LAJOS 39 éves, Gyergyószentmiklóson (Erdélyben) született. 1985-től 1990-ig Marosvásárhelyen orvostanhallgató, 1990-ben politikai menekültstátuszt kap Magyarországon és 1992-ben a Semmelweis Orvostudományi Egyetemen avatják doktorrá. 1998-ban a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem szervezés-vezetés szakán közgazdászként végző.

1990–1993 között egyéni vállalkozó – használt autókat importál Hollandiából, Németországból. 1993-ban megalapítja, és azóta vezeti a Csiki-Bege Kft.-t, amely használt kisteherautók importjával, forgalmazásával, bérbeadásával és szervizével foglalkozik. 1995-1997 között a California Computers Kft.-t (amerikai-magyar számítástechnikai vállalkozás) rész tulajdonosa és vezetője, 1998-ban feleségével létrehozta a Veres Dent Fogászati Kft.-t, amely 2003-ban már 25 orvost és asszisztentst foglalkoztat. 1999-ben 500 millió forintos önerős beruházás keretében Fiat-Iveco márkaképviseletet és szervizt épít Budapesten. 2004-től elnyeri a Fiat, Alfa Romeo és Lancia márkák magyarországi képviseletét. A projekthez 2 millió Euró értékben ingatlant vásárol, és Autoplaza építésébe fog.

Nős, felesége és cégeikben tulajdonostársa, Dr. Csiki-Bege Zsuzsanna fogorvos. Három gyermekük van: Karina 10, Norbert 6, Tamás 4 éves.

Angolul, németül, románul, olaszul, franciául beszél. Hobbija a motorozás.



Fuvardíjtükör

A **CBRB** gázolaj jegyzései július hónapban 47–50 euró/100 liter között mozogtak, és az előrejelzések szerint nem várható a gázolajár csökkenése.

Az **ARA kikötőkben** visszaesett a forgalom a lecsökkent rakománykínálat következtében. Az áruhiány főleg a majnai és a dunai relációkat érinti, de a német csatornákra irányuló forgalomban is tapasztalható volt a visszaesés. Rajnai relációban továbbra is az energetikai szén, érc és agyag volt a meghatározó áru fajta. Dunai viszonylatban pedig szója, magnezit és érc került berakásra.

A **Majnál** és a **Majna-Duna csatornán** is csendes maradt a piac. Az ARA kikötőkből érkező hajók számának nagymértékű csökkenése miatt gyengült a forgalom. Az ARA-ból szén és só, a Felső-Rajnáról homok és sóder rakományok érkeztek elsősorban a Majnára. A térségből rajnai és ARA rendeltetésű ócskavas, kálisó, cement és gabona rakományok kerültek feladásra, dunai rendeltetéssel pedig rönkfa.

Ausztriában elsősorban gabona és acélrakományokat raktak hajókba. Megnövekedett a Majna-Duna csatornára irányuló műtrágya mennyisége is, magyar rendeltetéssel kevés rakomány került feladásra.

Szlovákiában is megnőtt az elhajózásra feladott gabona mennyisége. Emellett acélárúk és vasérc kerültek berakásra.

Magyarországon továbbra is csökken a feladásra kerülő acélrakományok mennyisége. Július első felében nagy mennyiségű gabona (kukorica, repce és búza) került berakásra. A hónap végén visszaesés volt tapasztalható az esős időjárás miatt, de így is jelentős maradt az elhajózott mennyiség. Az al-dunai relációban továbbra is folyamatosak a gabonaszállítások. A hajóstársaságok al-dunai forgalmat bonyolító hajóparkja már most az év végig megfelelő áruállappal rendelkezik.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Mannheim	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
ARA kikötők	–	5,00	8,40	17,30	18,90	20,80	–
Mannheim	4,10	–	–	13,10	–	–	–
Felső-Rajna	6,00	–	–	9,10	–	–	–
Ausztria	20,50	18,00	19,80	–	4,20	5,50	–
Szlovákia	23,60	21,80	23,80	5,80	–	–	–
Magyarország	24,90	24,60	25,20	7,00	–	–	15,00
Constanta	–	–	–	–	–	11,00	–

A fuvardíjtükör különböző áru félésegek 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 értelt, és nyilvánosságra került legmagasabb összeget tartalmazzák, komplett rakományokra. A díjak minden pótlékot (pl. kisvízi és gázolajpótlék) és illetéket (pl. csatornailleték stb.) tartalmaznak. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás. Vizsgált időszak: 2005. július 1–31.

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

Komáromi anomáliák

A Magyarországra Felső-Dunáról érkező, ill. az arra induló hajóknak Komáromban határvizsgálat céljából meg kell állniuk. A hajók az erre a célra szolgáló pontonokat csak pontonhasználati díj megfizetése ellenében használhatják, melyet az üzemeltető a hajótulajdonosok felé számlába állít. A használati díj mértéke éves szinten eléri a 40-50 millió forintot, mellyel a hajóstársaságokat, közvetve a magyar áruk versenyképességét is jelentős veszteség éri.

A vonatkozó nemzetközi egyezmények alapján (pl. a Belgrádi Egyezmény, Magyar-Osztrák Hajózási Egyezmény, Német-Magyar Belvízi Hajózási Egyezmény, Holland-Magyar Belvízi Hajózási Egyezmény) a határvizsgálat céljára igénybe vett pontonhasználatra a kölcsönös elbírálás elvét kell alkalmazni. Az egyezményben részes országokban nem számítanak fel pontonhasználati díjat, így magyarországi fizetési kötelezettség jogtalanak minősül.

A hajósok örömmel vették tudomásul, hogy a Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetségének többszöri közbenjárására 2005. 07. 01-jétől életbe lépett Hajósoknak szóló hirdetmény megteremtette az ingyenes határvizsgálat lehetőségét. Az első kísérletek azonban kudarcba fulladtak.

A kijelölt partszakaszon kikötni kívánó hajók csak kb. 10 m-re tudták megközelíteni a partot. A hajós leleményes, horgonyra állt, a parti kötél kiadásakor azonban újabb meglepetés érte: nincs kikötő bak!

Sebaj, farhorgonnyal is rögzítette a hajót, s csónakkal a partra jutva „megkérte” a beléptető vizsgálatot.

A Komáromi Vízirendészet, valamint a Komáromi Határőrség megtagadta a vizsgálat elvégzését arra hivatkozva, hogy az említett Hajósoknak szóló hirdetmény valóban megengedi a komáromi híd feletti lekötést, de csak, mint veszteglőhelyek név alatt, ami nem egyezik meg a határvizsgálati hely fogalmával. A komáromi vizsgálati terület határa nem terjed ki a Közlekedési Főfelügyelet által határvizsgálat céljára kijelölt területre, annak kijelölése a komáromi Határőrség parancsnoka szerint Határrendészet Országos Parancsnokságának a feladata. Ezen túlmenően nem hajlandóak csónakkal a hajóra jutva elvégezni a vizsgálatot, csak kikötőpontonon keresztül. A kör így – amolyan magyar módra – bezárult, a királylány vitt is galambot meg nem is!

A magyar és nemzetközi hajózások bízna abban, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Közlekedési Főfelügyelet és a Határrendészet tevékenységének összehangolásával hamarosan igénybe vehető lesz az egyelőre papíron létező ingyenes határvizsgálati lehetőség. Ez az anyagi terheken túl azért is fontos, mert Komárom Magyarország nyugati belvízi kapuja, a hozzánk érkezők első benyomását még legalább 3-4 évig a beléptető határvizsgálatnál szerzik.

Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége

Hajózzunk okosan?

A Magyar Közlekedés 2005. július 20-i számának második oldalán szembe ötlik egy vastagon szedett cím: „Németek a dunai hajózásért”. A hajózásért rajongók, abban dolgozók kezdetben kíváncsian, később döbbenet olvásták.

Szép szövegek a „német belvízi hajózásban érdekelt” cégektől az olcsóságról, környezetbarát fuvarozásról, a fellendülésről és annak magyar vonatkozásairól, mind igaz és régóta ismert. Aztán újra előkerül az a téma, amely valamilyen magyar összejövetelel is elhangzott már, de a szakma már ott sem értett egyet a létjogosultságával. „A Duna vízszint ingadozásából fakadó gondokat kis merüléssű hajók beállításával kellene megoldani, majd az árut nagyobb hajókba kellene átrakni.” Ennek két apró akadályja van:

Az első, hogy a hajóút karbantartása, a 25 dm vízmélység biztosítása a Duna menti államoknak, így a magyar államnak is nemzetközi szerződésekből vállalt kötelezettsége! E feladatok el nem végzésének következményeit nem lehet áthárítani a hajós vállalkozásokra. Az amúgy is nyomott fuvardíjakon dolgozó hajósok, akik a magas üzemanyagárak miatt a gazdaságosság határán fuvaroznak, nem tudják finanszírozni a többlet átrakás költségét, amely árufajta és a kikötő függvényében tonnánként 2–6 euró.

A másik az, hogy a hajós vállalkozások a nehezen összeszedett, általában több éves hitellel, jelzáloggal terhelt flottájukat vagy annak egy részét kis merüléssű hajókkal nem tudják és nem is fogják lecserélni, csak azért, mert valakinek – a kötelezettségek teljesítése helyett – ez a „remek” ötlet pattant ki az agyából.

A Duna és Rajna vízrendszerén van mintegy 9000 önjáróhajó (egyebeket, tolókat, bárkákat most nem is említve), ha a harmadát lecseréljük, csak 3000 hajót kell átépíteni vagy teljesen szétvágtatva újra cserélni. Egy új, megfelelő paraméterekkel rendelkező hajó építése 2–2,5 millió euróba kerül. Az átépítést sem lehet fél millió alatt megúszni. Ha csak átépítünk, az alaphangon másfél milliárd euró, ha újat építünk, akkor már 6 milliárdnál vagyunk!

Ugye ez nem nagy dolog, pláne úgy, hogy a minden más témára kiírt uniós és magyar pályázatok nem adnak lehetőséget a hajósok eszközbeszerzésére, a kedvezményes hitellehetőségekből elsőként a hajózást zárják ki, a kereskedelmi bankok pedig nem adnak olyan hosszú lejáratú és megfelelő feltételrendszerű kölcsönt, amivel egy hajót úgy lehet megvásárolni, hogy a hitel futamideje alatt is gazdaságosan működjön.

Lehet, hogy a hajósokban van a hiba! Komolyan vették a dr. Csillag István minisztersége alatt, 2004 márciusában elkészült „Magyar Közlekedéspolitikai 2003–2015” című anyagban megfogalmazott koncepciót, amely szerint: „A vízi közlekedés környezetkímélő fuvarozási mód, energiateljesítménye, levegőszennyezése töredéke más fuvarozási típusoknak, zajártalma elhanyagolható. A közlekedési munkamegosztásba való ésszerű beilleszkedésével előnyös tulajdonságai jól érvényesülhetnek. A hajózás externális költségei egységnyi fuvarozási teljesítményre vetítve becslések szerint harmadát teszik ki a vasúti és tizedét a közúti közlekedés által a társadalomra rótt terheknek. A vízi közlekedés – elsősorban a folyami fuvarozásra alkalmas áruk esetében – jól kimutatható nemzetgazdasági előnyökkel jár. Szükséges az előnyök kihasználását korlátozó problémák feloldása: a vízi út biztosítása, a kikötő hálózat fejlesztése és a járműpark rekonstrukciója.

Elsődleges prioritást élvez a dunai nemzetközi vízi út fejlesztése, a Duna hazai és magyar-szlovák közös szakaszán és Budapest alatt úgy, hogy a 2,5 méter merüléssű hajók az év 300 napján merülési korlátozás nélkül közlekedhessenek. Bajor, osztrák és szlovák partnereinkkel közösen egyeztetett Duna-fejlesztési projekt kidolgozását és megvalósítását célszerű kezdeményezni, és ehhez igénybe venni az EU támogatását.”

A fenti „kis merüléssű ötlet” megálmodója azt még megmondhatná, hogy adott hajóútra jellemző kötött hossz és szélességi paraméterek (például a zsilipkamrák) mellett, hogy épít kisebb merüléssű, azonos kapacitású hajókat. A kapacitás csökkenése ugyanis automatikusan a gazdaságosság és versenyképesség romlását okozza.

A magyar hajósok, illetve hajózással foglalkozó szakemberek már megszokták, hogy a belvízi hajózásban időnként a gombhoz varrják a kabátot. A fenti is egy ilyen eset, de sajnos a mai konkurenciaharc, a nyitott EU piac nem engedi meg, hogy úriasan kilapátoljuk a pénzt az ablakon.

A hajósok megpróbálnak okosan hajózni, csak az a kérésük, hogy akik nyilatkoznak róluk, vagy közalkalmazotti pozícióból döntenek felettük, próbáljanak meg hasonlóan hozzáállni a szakmához, továbbá minden hajózást érintő tervezésbe, jogalkotási folyamatba vonják be a hajózási érdekképviseleti szervezeteket.

Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége

Kedvezményes előfizetési akció

MAGYAR KÖZLEKEDÉS:

- a szakma mértékadó hetilapja
- közlekedéspolitika
- 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.

V&T

Logisztikai Kft.

**BELFÖLDI
ÉS NEMZETKÖZI
SZÁLLÍTMÁNYOZÁS,
DISZTRIBÚCIÓ**

**KOMPLETT
VÁMÜGYINTÉZÉS**

RAKTÁROZÁS

JÖVEDÉKI ÜGYINTÉZÉS



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

Hírlevelgyár.hu

KERESÉS [] []

Tudásbázis Adatbázis Áraink Kampányok Megrendelő Kapcsolat Referenciák

szószójuk érdeklődését a hírlevelgyar.hu szolgáltatásai iránt:

Gyári hírek

2005. május 29.
Újult a hírlevelgyar.hu szolgáltatás

Magyarországon egyedül álló szolgáltatást vezetett be a Blend Reklám Kft. a hírlevelgyar.hu hírlevelgyár bevezetése révén partnereinek, hogy igény szerint akár egyetlen kattintással is küldjön hírlevelet partnerrel, vásárlóval, szociális, a hírlevelgyar segítségével.

Saját Lépés Hírlevél

Miben segít Önnek a hírlevelgyár?

Az alábbiakban a hírlevelgyar működését részletezzük.

Magyarországon egyedül álló szolgáltatást vezetett be a Blend Reklám Kft. a hírlevelgyar.hu hírlevelgyár bevezetése révén partnereinek, hogy igény szerint akár egyetlen kattintással is küldjön hírlevelet partnerrel, vásárlóval, szociális, a hírlevelgyar segítségével.

Saját Lépés Hírlevél

Ha saját hírlevelet szeretne küldeni vagy megkérdezni, a hírlevelgyar.hu látogassa Önnek a szolgáltatás adatközpontját, amelyről az alábbi képernyő látható. Nézze meg a hírlevelgyar működését a képernyő alján.

Copyright © 2005 Hírlevelgyar.hu

Kövérkép | Támogatás | Kapcsolat | Segítség | Gyakori kérdések



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

Internet alapú lehetőségek:

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

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

www.icfonline.com

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

pannoncont

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

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

LANDO GRUPPE

LANDO Hungaria
Szállítmányozási
Korlátolt Felelősségű
Társaság

H-1047 Budapest IV.,
Baross u. 99.

Tel: 36 (1) 231-0956

Fax: 36 (1) 231-0957

e-mail: info@lando.hu

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

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



SQAS
assessed company
No. 30002



NEMZETKÖZI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

PORTOLAN
SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI KFT
DUNAFERR

Dunaferr Portolan

Szállítmányozási Kft.

1139 Budapest, Frangepán utca 7.

Tel.: (06-1) 465-6150

Fax: (06-1) 465-6199

Telex: 22-2257 prlan b

E-mail: portolan@portolan.hu

www.portolan.hu

Dunaújvárosi képviselet

Tel.: (06-25) 404-427

Fax: (06-25) 412-319

Záhonyi képviselet

Tel.: (06-45) 525-541

Fax: (06-45) 525-540

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



Ismét ünnepelünk!

Két egymást követő évben, 2005-ben is elnyerte az Emirates SkyCargo a londoni International Freighting Weekly magazin "Az év légi teherszállítója" (Air Cargo Carrier of the Year) díját. Szeretnénk köszönetet mondani az IFW-nek, a magazin olvasóinak és megrendelőinknek egész éven át tanúsított támogatásukért. Azon igyekezve, hogy a legmodernebb, globális logisztikai menedzsment megoldásokat nyújtsuk megrendelőinknek, ez az elismerés olyan, mint cukormáz a tortán. Tőlünk többre számíthat"

