

NAVIGÁTOR



Révész
Group

14. oldal



Konferencia
2005

22. oldal



DHL
Express

36. oldal



Iszak Tibor



Raaberlog

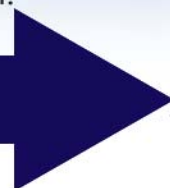
Nemzetközi Szállítmányozási Kft.
International Forwarding Ltd.

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

 Raaberfreight



Raaberlog

132. szám

IVECO

www.iveco.hu

Válassza az Iveco Eurocargo középmagas, hálófülkés változatát, amelyet most egy normál hálófülkés árérték megvásárolhat. Miért ne dolgozhatna maximális kényelemben az is, aki egész nap úton van? Az Iveco Eurocargo középmagas, hálófülkés változata osztatlan, egybefüggő teret biztosít. A közel kétméteres belmagasságú fülkében, amely már-már a nehézkategória méretével vetekszik, Ön minden eddiginél kényelmesebben utazhat és a pihenőidőt valódi pihenéssel töltheti. Élvezze a hatalmas teret!



Nagyobb mozgástérre van szüksége?



Márkakereskedések: ETS KFT., 2051 BIATORBÁGY, Buda Park, Paul Hartmann u., Tel.: 06-23-501-930 • LEVANTEX KFT., 1044 BUDAPEST, Ipari park u. 2., 06-1-435-3000 • SZALAY AUTÓHÁZ KFT., 6000 KECSKEMÉT, Katonatelep, 441-es főút, Tel.: 06-76-505-600 • BESSO RT., 7634 PÉCS, Pellérdi út 48., Tel.: 06-72-257-500 • TRUCK SAVARIA KFT., 9700 SZOMBATHELY, Sárvár u. 56., Tel.: 06-94-522-070

Értékesítési pontok: TRUCK SAVARIA DEBRECEN KFT., 4030 DEBRECEN, Ozmán u. 3., Tel.: 06-52-472-460 • KIPPER-CARGO KFT., 4002 DEBRECEN, Balmazújvárosi út 10., Tel.: 06-52-535-188 • UNICAR KFT., 3300 EGER, Külső sor út 8., Tel.: 06-36-512-015 • TRUCK ARABONA KFT., 9027 GYŐR, Fehérvári út 80., Tel.: 06-96-425-122 • HILCZ & FIA KFT., 7122 KAKASD, Kossuth u. 8/0, Tel.: 06-74-431-908 • KAPOŠ JGY RT., 7400 KAPOŠVÁR, Fűredi út 180., Tel.: 06-82-506-166 • TRUCK ITALIA KFT., 3526 MISKOLC, Szentpéteri kapu 78/B, Tel.: 06-46-413-105 • ETS KFT. SZÉKESFEHÉRVÁR, 8000 SZÉKESFEHÉRVÁR, Seregélyesi út 116., Tel.: 06-22-512-040 • ETS KFT. SZOLNOK, 5000 SZOLNOK, 32 főút, 59. km, Tel.: 06-56-711-328 • LEVANTEX TATABÁNYA 2800 TATABÁNYA, Győri út 43., Tel.: 06-34-512-450



Balkán-Express

Írányvonatos vasúti szállítmányozás Magyarországról a Balkánra

A Proodos S.A., a legnagyobb görög vasúti szállítványozó, valamint a Raabersped összefogásában több mint egy évtizede sikeresen működik a Balkán-Express, egy irányvonatos összeköttetés Nyugat-Európa és a Balkán között. Magyar ügyfelek küldeményei részére csatlakozást biztosítunk Sopronban és Kelebián.

Napi rendszerességgel közlekedő irányvonatokkal, a közútnál versenyképesebb áron szállítunk Görögországba, Törökországba, Macedóniába, Bulgáriába valamint Szerbiába. Iparvágánnyal nem rendelkező ügyfeleink részére door-to-door szervízt biztosítunk. Küldeményeit modern tracking & tracing rendszer kíséri figyelemmel.

Futásidők:	
Kelebia – Thessaloniki	5 nap
Kelebia – Isztambul	6 nap
Kelebia – Szófia	4 nap
Kelebia – Skopje	5 nap



A Proodos S.A. magyarországi partnere a Raabersped

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



NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVARÓZÓK LAPJA

Főszerkesztő:

Kiss Pál

Lapszerkesztő:

Bárány Tibor
Kiss Györgyi

Szerkesztőség:

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
132. megjelenés

TÁMOGATÓINK

**Magyar Szállítmányozói
és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége,
MÁV Rt., MÁVTRANSSPED Kft.,
Raabersped, Delog Kft., Chemol Logistics,
Masped Rt.,
Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt.,
Bombardier Transportation Hungary Kft.,
Raaberfreight Kft. (új nevén: Raaberlog),
Milos Spedició Kft.,
Hödlmayr Hungária Logistics Kft.,
Csiki-Bege 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**

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KIADÓ

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

E-mail: magarkozlekedes@w-mobil.hu

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Hirdetési igazgató: Bándy Zsolt

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella

F E L H Í V Á S

Az Év Fiatal Szállítmányozója Díj – 2006

A FIATA, az IATA és a TT Club évek óta odaítélik az Év Fiatal Szállítványozója Díjat, melynek célja, hogy értékes tapasztalatokkal gazdagítsa a győzteseket, valamint hogy a jelölteket bátorítsa a szakmai oktatásokon való részvételre. A tavalyi évtől az MSzSz tagok fiatal munkatársai is bekapcsolódhatnak a díjért folyó versengésbe, amennyiben életkoruk még nem érte el a 30. évet, valamint legalább 2 éve, teljes munkaidőben dolgoznak a szállítványozó szakmában.

2005-ben az előzetes pályázatok elbírálása után Hamvai Enikőre, a Mávtransped Kft. fiatal munkatársára esett a választás, hogy a nemzetközi megmérettetésen részt vehessen. Hamvai Enikő, mint magyar „győztes” (*képiünkön*) részt vehetett az MSzSz Hamburgi és Brémai kikötőket felkereső kirándulásán, valamint interjút készített vele a Navigátor magazin. Hamvai Enikő az európai régió értékelésén nem ért el helyezést.

Az ideai nemzetközi versenyfeladat különböző különleges küldemények továbbításának megtervezése, illetve versenyképes árajánlat kialakítása. Ez magában foglalja az alternatív útvonalak és fuvarozási módok vizsgálatát, valamint a költségelemzést is. Ahogy a szállítványozásban dolgozók mindennapi munkájához, úgy a versenyfeladat megoldásához is széleskörű gyakorlati tapasztalatra, helyes logikai megközelítésre és körültekintésre van szükség.

A nemzetközi verseny magyar résztvevőjét egy előzetes pályázat elbírálásával fogják kiválasztani. A



magyarországi „háziverseny” során egy – a nemzetközi versenyben kihirdetethez hasonló – feladatot kell a jelentkezőknek megoldania. A zsűri szerepét az MSzSz elnöksége tölti be, akik a dolgozatok mellett a pályázók szakmai előmenetelét is vizsgálják. A selejtező feladat megoldása magyar nyelven történik, de a nemzetközi versengés nyelve az angol, így alapos ismerete alapkövetelmény a jelentkezéshez.

Az MSzSz tagok munkatársai jelentkezését az MSzSz titkárság 2005. november 10-ig várja szokásos elérhetőségein a www.szallitmanyozok.hu/jelentkezés.html oldalon letölthető jelentkezési lap segítségével. Ezt követően a pályázóknak egy hónap áll rendelkezésre a feladatmegoldásra.

További információ: www.szallitmanyozok.hu



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

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, +36 (1) 267-6782

Fax: +36 (1) 220-5646, +36 (1) 220-6088

E-mail: urt@axelero.hu

www.ukrailtrans.com

CSIKI-BEGE
TEHERAUTÓK

A KISTEHERAUTÓ-SPECIALISTA

- Új FIAT kisteherautók - egyedi garanciákkal, óriási raktárkészletről, felépítményekkel is
- Használt kisteherautók beszámítása, felvásárlása, cseréje, részletre is
- Bizományosi értékesítés, tárolási díj nélkül
- Kisteherautó szakszerviz, alkatrészek, kiegészítők
- Bérautópark: a FIAT teljes haszonjármű-palettája
Óradíjas, napi bérlés, kilométer korlátozás nélkül, külföldre is
Hosszú távú bérlés, akár több évre is



WWW.CSIKI-BEGE.HU

1142 Budapest,

Tengerszem u. 59/A

Tel.: (+36-1) 471 70 30

Fax: (+36-1) 471 70 39

E-mail: teherautok@csiki-bege.hu



Iszak Tibor a vezérigazgató

Raaberlog: a korszakváltás évében



Iszak Tibor ötvenéves. A piacvezető konténeres szállítványozó cég, a Raaberlog meghatározó tulajdonosa és első számú vezetője. A szállítványozó szövetség társelnöke, a nemzetközi szervezet, a FIATA al-elnöke. Irodaházuk harmadik emeletén úgy nyilatkozik: boldog ember, de még nem elégedett. Az unió felé kacsingat, nyugat-európai cégvásárlásra készül, de erről többet nem hajlandó elárulni.

Története igazi sikersztori. Iszak Tibor azonban tiltakozik. A Raaberfreight, illetve most már: Raaberlog, nem egyszemélyes teljesítmény, igazi csapatsiker. S már sorolja is társait, a menedzsment tagjait. Nyemecz Zoltán, Wolner János, Erdei Róbert, Kovács János, Csibrák Józsefné, Tóth Zsolt; de idetartozónak véli Molnár Mihályt a Multiconttól, a Kelenföld Depo és a Delta Airfreight vezetőjét is. Tizenharmadik évük egyben a korszakváltás éve is.

Új fejezet kezdődik a Raaberlog életében. Kezdődött a Raaberspeddel (még mint GySEV-igazgatóság!), folytatódott a Raaberfreight-tel, mint az önállósulás első állomásával. Iszak Tibor – mint mondja – a „közgázról jött”, ugyanúgy, mint a GySEV akkori vezetői: Berényi János, Fehérvári László és Fullér István. A véletlennek köszönheti, hogy konténeres lett. Amit megismert és megszeretett, s ma már nem is kíván ezen változtatni. A politikai és gazdasági rendszerváltozás azonban új lehetőséget hozott és Iszak Tibor társával, élni kívánt ezzel.

Önálló céget alapítottak, mivel úgy gondolták: kisebb létszámmal eredményesebben tudnak dolgozni. Segítségükre volt osztrák partnerük, de a GySEV-vel sem szakítottak. A Raabersped akkori átmeneti válságos időszakában, az Iszak Tibor vezette Raaberfreight jelentette a szállítványozás megújulását, az 1992-től többségi tulajdonos vasúti társaságnál. A Raaberfreight szinte „berobbant” és nagyon rövid idő alatt, meghatározó szállítványozó cég lett Magyarországon.

A konténeres piacon a Masped, a Hungarocargo és a Multicont társaságában piacvezetővé vált. Iszak Tibor mosolyogva meséli, ma már elképzelhetetlen a kilencvenes évek kétszámje-

A Raaberlog Csoport

Raaberlog Kft.,
Interfreight Kft.,
Multicont Rt.
és érdekeltségei,
Kelenföld Depo Kft.,
Delta Airfreight Kft.,
Mobilbox Kft.,
Raaber Irodaház Kft.

A Raaberlog Kft.
39 százalékos,
kisebbségi tulajdonos
a Raabersped Budapest Kft.-ben.

(Céginformáció)



gyű – évről-évre megismételt – növekedése. A napjaink 3-4-5 százalékos árbevételi emelkedése a jelenlegi helyzetben hasonló sikernek számít.

A kezdeti Raabersped-évek után, a Raaberfreight a siker és a megalapozás időszaka. A harmadik, most kezdődő Raaberlog-korszakukat elsősorban a tervezgetés és a program-készítés jellemzi. Úgy vélik, *ismét* élni kívánnak a lehetőséggel. Az idei esztendő az arculati változás éve. Amire – kimondatlanul is – évek óta készültek, ebben az évben megvalósult: a menedzsment megvásárolta a GySEV 60 százalékos üzletrészét és társaságuk, a Wintco Kft. 70 százalékos tulajdonossá vált. (A 30 százalékos részesedéssel rendelkező Interfreight Kft. többségi tulajdonosa osztrák partnerük, illetve ebben a társaságban 49 százalékos tulajdonos a Wintco Kft.)

– Amikor teljesen nyugodt és boldog lehetnék, magas a vérnyomásom – meséli Iszak Tibor. – Korábban szóba sem jöhetett, hogy megvásároljuk a GySEV üzletrészét, bár mi erre már évek óta



készültünk. A múlt évben azonban lehetőség nyílt erre és megkezdődtek a tárgyalások. Az persze, egyértelmű volt, hogy ezt a céget csak mi vehetjük meg. Velünk és csak nekünk volt érték. Sikeresült megállapodnunk és úgy gondolom, hogy együttműködésünk továbbra is korrekt marad. Látva az állami cégek vívódásait, nagyon boldog vagyok, hogy teljesült régi vágyunk: miénk lett a cég. Ma már több, mint száz embert foglalkoztatunk és a Raaberlog-csoport idei árbevétele 10 milliárd fölött lesz. Ismerve a hazai lehetőségeket, uniós piaci megjelenést tervezünk és ennek egyetlen lehetősége van: a cégvásárlás.

A Raaberfreight-sztori külön fejezet a magyar szállítványozás történetében. Utódja, a Raaberlog viszont a jövő ígérete. Érdekeltségével, ma már meghatározó csoport a magyar szállítványozásban. Eddig is, s a jövőben is számolni kell velük. Uniós megjelenésük pedig nemcsak az ő számukra lesz: szakmai mérföldkő.

K. P.

Chemol Logistics Kft.

Cservári Klára, az igazgató

Mint már hírül adtuk, a Chemol Logistics Kft. tulajdonosi köre az olasz Autamarocchi S.p.A. Trieste céggel bővült. *Tóth Mónika* ügyvezető igazgató októbertől szülési szabadságra megy, így tisztségét szeptember 1-jétől *Cservári Klára* vette át. A logisztikai üzletág új vezetője *Garayné Mihola Gabriella*, a közúti csoport vezetője pedig *Wagner Inguna*.

Hoffmann, Kiss Attila, Ötvös Személyi hírek



Ötvös Nándor

Több jelentős személyi hírről értesültünk a közelmúltban. Kiss Attila, az egykori Chemoldanzas neveltje, a MÁV-TRANSSPED-től a Multiconthoz szerződött. Hoffmann Vilmos viszont arról tájékoztatta lapunkat, hogy távozik a Kühne-Nageltől. Ötvös Nándor 15 éve alapított cégével folytatja önálló szállítványozói tevékenységét.

Wincanton Hungary

Vezetőváltás

Szeptembertől Ryszard Warzocha, a Wincanton plc. Közép- és Kelet-Európáért felelős ügyvezető igazgatója tölti be a Wincanton Hungary megbízott ügyvezető igazgatói tisztségét.

Ryszard Warzocha a Wincanton teljes körű magyarországi operatív irányításáért, illetve a kitűzött stratégiai célok megvalósításáért felel a végleges ügyvezető igazgató kinevezéséig. Józsa Tamás, a vállalat eddigi ügyvezető igazgatója máshol folytatja pályafutását. A végleges utód kijelölése folyamatban van.

A lengyel Ryszard Warzocha a Szczein-i Tengerészeti Akadémián végzett, majd MBA diplomát szerzett Lengyelország legrangosabb üzleti egyetemén, a varsói SGH-n. Különböző logisztikai vállalkozásoknál dolgozott, majd 1999-ben a lengyelországi P&O Trans European ügyvezető igazgatói székébe került.

Warzocha a P&O Trans European 2002-ben történt akvizícióját követően a Wincanton Trans European ügyvezető igazgatója lett. 2004 májusában kinevezték a társaság Közép- és Kelet-Európáért felelős ügyvezetőjévé, és ebben a minőségben a magyarországi egység működését is felügyelte. A szakember tavaly megkapta „Az év logisztikai menedzser” kitüntetését.

Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt.

Visszavonták a pályázatot

Az ÁPV Rt. Igazgatósága augusztus 26-i ülésén úgy döntött, hogy egyetlen jelentkezőt sem hív meg a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. 99 százalékos állami részvénytársaságára kiírt pályázat második fordulójába. A pályázati kiírás vonatkozó pontja szerint a privatizációs szervezet visszavonja az értékesítésre kiírt pályázati felhívást.

Az igazgatóság megítélése szerint, mivel a jelentkezők száma, illetve az érdeklődő befektetők köre már eleve sem tükrözte az ÁPV Rt. megalapozottan magas elvárásait, egy megismételt eljárás a mostaninál sokkal inkább szolgálja a privatizáció eredeti célkitűzéseit. A privatizációs szervezetnél több, a mostani pályázaton el sem indult befektető is jelezte érdeklését.

Mint ismeretes, az ÁPV Rt. július elején hirdetett nyilvános háromfordulós pályázatot az átalakuló Mahart-Szabadkikötő Rt.-ből szétválással létrejövő Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. részvényeinek megvásárlására. A privatizációs pályázaton csak a kikötő 75 éves üzemeltetési jogával rendelkező, 355 millió forint jegyzett tőkéjű Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. 99 százalékos tulajdoni hányadára lehetett pályázni. Az új Mahart-Szabadkikötő Rt. továbbra is tartós állami tulajdonban marad a vagyonát képező földterülettel, a felépítményekkel és az infrastruktúrával együtt. Az első fordulóra július 22-én lehetett jelentkezni, a további fordulóban a részvétel feltétele ötéves kikötői terminál- vagy kikötőüzemeltetési tapasztalat volt. A privatizáció céljaként az árbevétel maximalizálása mellett a tevékenység fenntartását és a fejlesztési források biztosítását jelölte meg az ÁPV Rt. szakmai befektető bevonásával.

Szállítmányozók Visegrádon



A Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége (MSzSz) szeptember 10-én szakmai hajókirándulást szervezett Visegrádra. Az eseményen meghívottként részt vett Nagy János, a Vám- és Pénzügyőrség országos parancsnoka is. A Tánicsics rendezvényhajón a – hagyományteremtőnek szánt – rendezvény több mint száz résztvevője jól érezte magát, így a programot jövőre valószínűleg megismétlik.



Kell egy olyan szabadidős alkalom, amikor a szakma szereplői kötetlenebb körülmények között, családi körben találkozhatnak, ismerkedhetnek egymással, s a közös élmények megerősítik az együvé tartozás érzését. Az MSzSz elnöksége felkarolta e tagsági igényt, s – hagyományteremtő szándékkal – megszervezte az első szövetségi szakmai hajókirándulást. Az elnökség – az alkalmat megragadva – Nagymaroson tartotta meg kihelyezett ülését.

Visegrád ideális célpontnak bizonyult: a Dunakanyar nincs túl messze, az ősi királyi fellegvár, a Salamon-torony és a királyi palota rengeteg szép látványt kínál, a természeti környezet gyönyörű, s a rendezők kiváló programról is gondoskodtak. A hajón elfogyasztott ebéd után jól esett a rövid séta a Salamon-toronyhoz.

A XIV. századi királyi palotából származó díszkút maradványai, a késő gótikus és reneszánsz szobrászat visegrádi emlékeinek, a település történetének régészeti kiállításának megtekintése, a csodálatos panoráma látványa után a toronykertben rendezett lovagi torna szórakoztatta a résztvevőket, akik maguk közül királyt és királynét választottak, sőt még udvari boldondot is. A Szent György Lovagrend hagyományörző visegrádi vitézei (ifjabb és tapasztaltabb korosztályokban) mérkőztek meg egymással különböző fegyvernemekben: csattogtak a kardok, harci balták és a buzogányok a pajzsokon. Az ügyességi számokban szálltak a nyílveszők, dobócsillagok, dárdák – legtöbbször a céltábla közepébe.

Alternatív lehetőségek is adódtak: megtekinthető volt a királyi palota, s akadtak olyanok is, akik a nyári boppályán siklottak le.

A hajón hazafelé *Ricsi bohóc* szórakoztatta a gyerekeket, a felnőttek pedig *Gerendás Péter* előadóművész dalainak tapsolhattak.

Emlékekkel és élményekkel gazdagabban tértek haza a résztvevők. Aki nem jött el (sajnálhatja), azt is szívesen látják a következő, hasonló programon.

B. T.



FIATA-kongresszus Moszkvában

Boes elnök, Iszak alelnök

A FIATA szállítványozói világszervezet szeptember 11-től 14-ig Moszkvában megrendezett kongresszusán a küldöttek Manfred F. Boes-t választották meg az új elnöknek. A FIATA szabályainak megfelelően Manfred F. Boes két éven át tölti be az elnöki posztot.

A 64 esztendőes Manfred F. Boes-t, a Német Szállítványozók és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének elnökét egyhangú szavazással választották meg a FIATA első emberévé a moszkvai kongresszuson. A korábbi elnök az Egyesült Arab Emírátsokból származó Issa Baluch volt, aki két esztendeig töltötte be a vezetői posztot, s most a hivatalos elnevezés szerint utóelnökként tevékenykedik tovább a szervezetben.

Manfred F. Boes megválasztása után kijelentette, hogy azon az úton kíván járni, amelyen elődje tette a dolgát. Legfontosabb céljai között említette, hogy megerősíti mindazokat a cégeket, amelyek a FIATA tagjai, megreformálja a FIATA kongresszusát, s a mostaninál is nagyobb nyilvánosság mellett végzik tevékenységüket.

A kongresszus küldöttei megválasztották a világszervezet alelnökeit is. Első alelnök lett a belga Jean-Claude Delen, a kanadai William Gottlieb és a szingapúri Lim Hwee Hong. Alelnökök: Frank Boogaerts (Belgium), Marius Cae (Románia), Mayur C. Contractor (India), Capt. Mansoor Ghafoor (U.A.E.), Iszak Tibor (Magyarország), Chris Kanter (Indonézia), Kaifu Luo (Kína), Tom Rune Nilsen (Norvégia), Samson Mwangi Njoroge (Kenya), Francesco Parisi (Olaszország), Han Van Os (Hollandia), és Barry Vining (Ausztrália). A FIATA döntött arról is, hogy több új tagszövetséget vesz fel soraiba. Ezek közé tartozik egyebek között a jemeni, afganisztáni, szíriai nemzeti szövetség. Ugyanakkor kizárták a tagok sorából Mauritius, Brunei és Venezuela szövetségeit, mivel nem fizették a tagdíjat. A legjobb fiatal szállítványozó díját ezúttal a kanadai Alicia Chin kapta meg.

A moszkvai kongresszuson nagy érdeklődés kísérte Valerij Alisejcsiknek, az Orosz Szállítványozók Szövetsége elnökének prezentációját, amelyben Oroszország jövőbeli szerepéről beszélt a küldötteknek. Az ország óriási területen fekszik, s közlekedésének mérete egyetlen más országgal sem összehasonlítható. Oroszországban több százezer kilométer hosszú vasúthálózat van, 40 tengeri és 100 belföldi hajókiötővel rendelkezik. Az országon haladnak át a leghosszabb és legfontosabb vasútvonalak, amelyek a világon léteznek. Nevezetesen például a transzszibériai vasút, amely 10 ezer kilométer hosszú, s nyugatot köti össze kelettel.

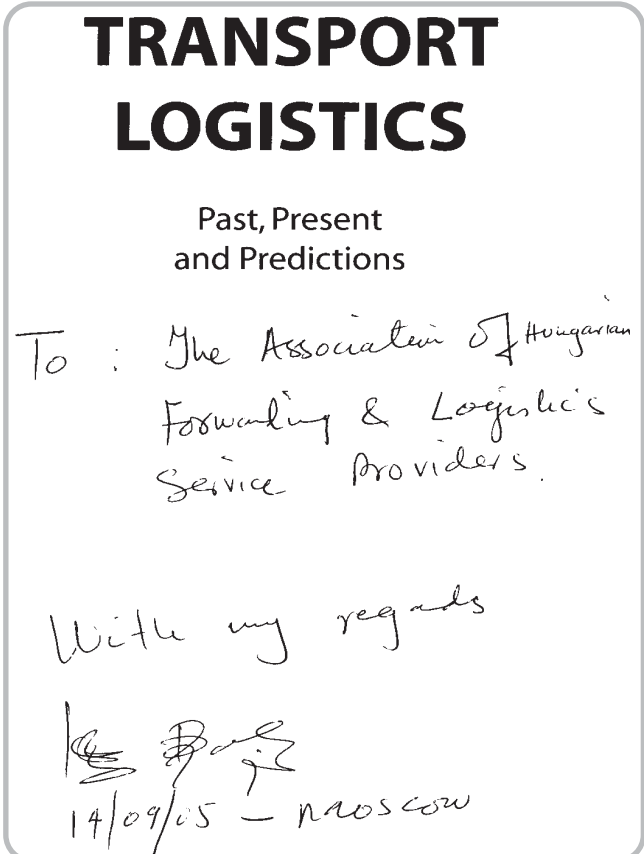
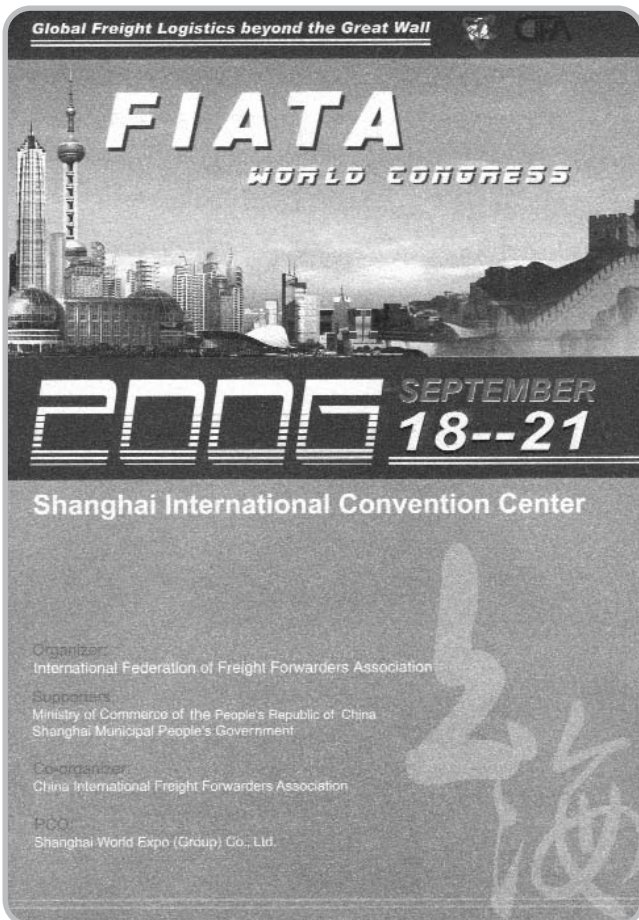
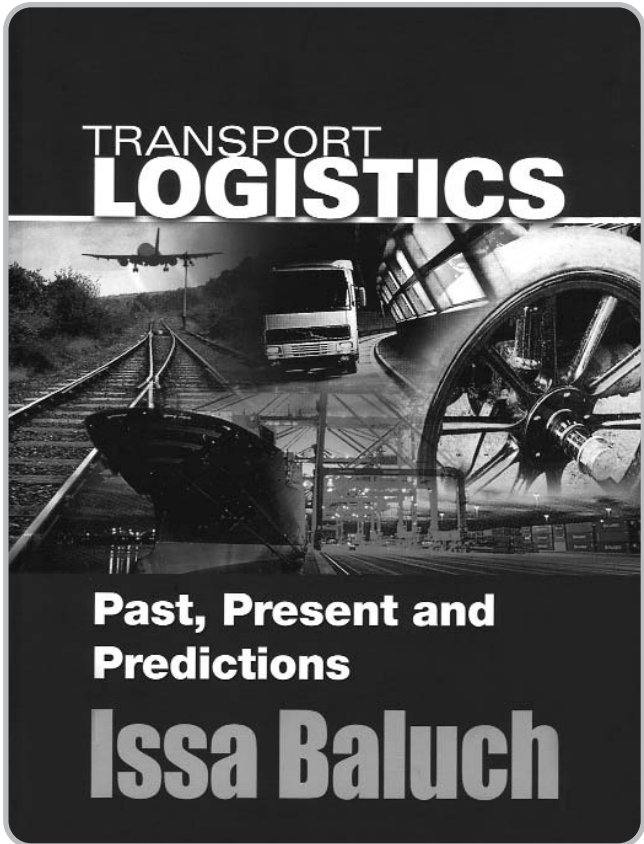
(DVZ)



A leköszönő elnök, Issa Baluch gratulál a megválasztott új elnöknek, Manfred F. Boesnek



Iszak Tibor és Berényi János a kongresszuson



A leköszönő FIATA-elnök szakkönyvét dedikálta a magyar szövetségnek

Masped a többségi tulajdonos

Indulhat a Szegedi Logisztikai Park építése



A szegedi önkormányzat, a Masped Rt., a Zoll-Platz Kft. és a Praelog Kft. vezetői szeptember elsején aláírták Szegeden a Szegedi Logisztikai Park létrehozását célzó szindikátusi szerződést.

Botka László, Szeged polgármestere, Kautz István, a Masped Rt. vezérigazgatója és Csonka István, a Zoll-Platz Kft. ügyvezető igazgatója írták alá szeptember 1-én a Szegedi Logisztikai Park létrehozását célzó szindikátusi szerződést. Az ünnepélyes eseményen jelen voltak – Győző Molnár István, a Praelog Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ Üzemeltetési és Fejlesztési Kft. ügyvezető igazgatója mellett – az érintett cégek vezető szakemberei is.

Hosszú tárgyalássorozat után találta meg a szegedi önkormányzat azt a befektetőt, amely részt vehet a logisztikai központ kiépítésében: a stratégiai partner az ország legnagyobb magyar tulajdonú szállítmányozási cége, a Masped Rt. lett. Az önkormányzat a logisztikai központ megvalósítására létrehozott 200 millió forintos alaptőkéjű Praelog Kft.-ben lévő tulajdonrészének nagyobb hányadát eladja, s így abban a Masped Rt. 51 százalékos, a Zoll-Platz Kft. 26 százalékos tulajdonrészt szerez (az önkormányzat részesedése 15,2 százalék lesz, kisebb tulajdoni hányaddal rendelkezik még a Duna-Tisza Regionális Fejlesztési Rt. és a MÁV Rt. is). A szindikátusi szerződés (melyben azt rögzítették, hogy ki mit garantál a beruházás megvalósításában) aláírását követi majd az adásvétel megkötése.

„Hosszú távú szövetségről állapodtunk meg az aláírással – mondta a ceremónia utáni sajtótájékoztatón Botka László –, amely remélhetőleg jól szolgálja Szeged határmenti régióközponttá válását, az eddig hiányzó ipari park létrehozását, a helyi cégek érdeklődésének felkeltését.” A szindikátusi szerződés szerint a következő öt esztendőben az M5 menti 47 hektáros területre közösen keresnek további befektetőket. A tervek alapján az első, kb. tíz hektár alap-infrastruktúráját a jövő év végéig elkészítik: a földmunkák már idén indulnak. Szeged egyre fontosabb szerepet játszik Csongrád megye más térségeinek fejlődésében. A városfejlesztési koncepció illeszkedik a második Nemzeti Fejlesztési Terv sarokpontjaihoz, így minden esély megvan arra, hogy a régió az évtized végére az európai gazdasági és innovációs folyamatok érdemi szereplője legyen.

Az ország egyik legnagyobb ipari parkja lesz itt: a területet a nyugati elkerülő út köti össze a RoLa terminállal, a repülőtérrel és a tiszai kikötővel.

Kautz István a csaknem 50 társaságból álló és tavaly 55 milliárd forintos árbevételt elérő Masped Csoport – Magyarország egyik vezető magántulajdonú cégcsoportja – tevékenységi körét bemutatva ismertette, hogy a szállítmányozás, pénzügyi tevékenység mellett ingatlanügyletekkel is foglalkoznak. Szegedről szólva elmondta, hogy e városban létesült a társaság első vidéki irodája. A Boszorkány-szigeti kikötőben is érdekelt a Masped, s a Mahart-Passnavében lévő tulajdonrész révén a környék turizmusának fellendítésén is dolgoznak. A logisztika és a turizmus fejlesztése lehet a további sikerek forrása. A Szegedi Logisztikai Központ első ütemében – csaknem 1 milliárd forintért – egy 5 ezer négyzetméteres fedett raktárt, irodaépületeket és parkolókat épít a Masped Rt.

Nemzetközi kereskedelmi reptér épül Szegeden

Jövő áprilisban átadják a nemzetközi kereskedelmi repülőtér Szegeden. A reptér 1,5 milliárd forintos fejlesztését állami forrásokból, illetve saját költségvetéséből fedezi Szeged önkormányzata.

A közlekedési infrastruktúra kiépítése elengedhetetlen ahhoz, hogy Szeged valódi gazdasági fejlődésre váltsa a földrajzi fekvéséből származó előnyét. A repülőtér közel 1,5 milliárd forintos fejlesztését állami forrásokból, a regionális fejlesztési tanács 540 millió és a Csongrád Megyei Önkormányzat 100 millió forintos támogatásából, illetve saját költségvetéséből fedezi az önkormányzat.

A 1185 méter hosszú és 30 méter széles kifutópálya és a hozzá kapcsolódó guruló út megépítésére kiírt közbeszerzési eljárást a Betonút Rt. nyerte el. A cég vállalta 2006. április 26-ára végez a közel 1 milliárd forintba kerülő munkálatokkal. A város közgyűlése döntött arról, hogy a reptér üzemeltetését a jövőben az önkormányzati tulajdonú Szegedi Közlekedési Társaság végzi, sportrepülés céljára azonban továbbra is térítésmentesen lesz használható a légikikötő.

Csonka István a vámügynöki szakmában másfél évtizedes múltra tekintő, 140 fős szegedi cég vezetője szerint a továbblépés lehetőségét számukra – az importtételék vámkezelésének EU csatlakozás miatti drasztikus csökkenése következtében – a logisztikában való részvétel rejti.

Bárany Tibor



Az első ütem

A szegedi logisztikai központ területét Medgyesy Péter akkori miniszterelnök adta át a szegedi önkormányzatnak 2003. május 19-én. A terület közművesítését a Praelog Kft. oldotta meg, (pályázaton elnyert) 9 millió forintból. A sztrádaépítés (M43 autót – M5 csatlakozás) miatt a logisztikai központból az állam kisajátított egy darabkát, emiatt 2004-ben széljegy került a telekre a Nemzeti Földalap javára. Ez a befektetőket zavarta, és csak a telek megosztása után jutott el odáig az ügy, hogy alá lehetett írni az adásvételi szerződést. A szegedi önkormányzat terveit módosítani kellett, mivel az úniós csatlakozás miatt az import tételék vámkezelése drasztikusan csökkent, így az elő ütemben csak kisebb raktárt építenek a korábban tervezettnél.

A tervezett Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ "zöldmezős" beruházásának vázlatterve



Révész-beruházások Nyíregyházán



Veres János pénzügyminiszter

Volt mit ünnepelni augusztusban a szabolcs-szatmár-beregi megyeszékhelyen: Hazánk egyik legrégebbi magánfuvarozó-vállalkozásából létrejött Révész-cégcsoport a Nyíregyházi Ipari Parkban logisztikai központot épít és a város másik felében fejlesztette raktárbázisát is. A 1,5 milliárd forint értékű beruházás keretében már elkészült vámudvar épületét, valamint a két, egyenként 10 ezer m² alapterületű raktárcsarnokot Veres János pénzügyminiszter és Nagy János vezérőrnagy, a Vám- és Pénzügyőrség országos parancsnoka adta át a nyírségi nagyvárosban.

Az új létesítmények az év hátra lévő öt hónapjában hozzájárulnak ahhoz, hogy a cégcsoport tavalyi 16 milliárd forintos árbevétele az idén 20 milliárd forintra emelkedhessen, s a közel ezer fős dolgozói létszám további 120 alkalmazottal nőhessen – mondta Révész Bálint cégalapító-tulajdonos az avatáson. Hozzátette: a logisztikai központ a Nyíregyházi Ipari Parkban működő 14 cég, köztük a multinacionális amerikai Flextronics, és a svéd Electrolux szállítmányozási feladatait látja el, míg a város nyugati részén lévő raktárbázis a francia Michelin helyi gumigyárának termékeit továbbítja a külföldi megrendelőkhez a világ minden részébe.

Az átadáson Veres János – aki a térség szülötte – hangsúlyozta: az Európai Unió keleti határán fekvő Szabolcs megye fontos logisztikai szerepet tölt

be a közösség cégeinek áruszállításában, továbbításában, illetve az import-áru beérkeztetésében. Éppen ezért, emelte ki, elengedhetetlen a nyírségi szállítmányozási infrastruktúra és szolgáltatás további korszerűsítése, fejlesztése, s ezt a célt szolgálja a Révész-cégcsoport beruházása.

A pénzügyminiszter megjegyezte, hogy a modern logisztika megteremtése nem érdektelen az ország bevételének szempontjából sem, hiszen a vámkezelési összeg jelentős része itt marad. Veres János külön szólt arról, hogy az M3-as autópálya jövőre bekapcsolja Szabolcs megyét Európa gyorsforgalmi úthálózatába, elkészül a sztráda Görbeháza-Nyíregyháza közötti szakasza, ami szerinte tovább erősíti a régió szállítmányozási szerepét.

A Nyíregyháza Logistic Centrum

Kft (Nyírlog Kft.) 2004-ben alakult. Létrehozásának célja mind a helyi, mind pedig a regionális logisztikai szolgáltatási feladatok ellátása. 2004. május 5-én Magyarország keleti határai egyben az EU határai is. Szabolcs megye három országgal határos, így az áruforgalom bővülése várható, ennek kapcsán növekszik az igény a komplex logisztikai szolgáltatásokra.

Ennek gyakorlati megvalósításaként a város Debrecen felőli oldalán, az épülő M3-tól 1,5-2 km-re levő Ipari parkon belül mintegy 20 hektáros területen kínálta magát a lehetőség, amit a magánvállalkozás időben kihasználta. A most átadott létesítmény irodaházában került elhelyezésre a Nyíregyházi Fővámhivatal szolgálati helye és a terület ad otthont Nyíregyháza 1-es típusú vámudvarának. Nagy János, a VPOP parancsnoka megköszönte a kivitelezőknek a kiváló munkát, amellyel kollégáinak európai színvonalú munkakörülményeket varázsoltak ide, a következő évtizedek uniós keleti határára.

Egyébként a expedíciós és vámügyi feladatokat a cégcsoport saját vámcsoportja látja el. Még az idén októberben átadásra kerül egy 10 ezer m²-es raktárcsarnok, mely közvám-és Áfa raktárként kezdi meg szolgáltatásait a régióban működő, valamint itt kereskedelmi és egyéb logisztikai szolgáltatást igénylő vállalatok számára. A terület megvásárlása, az átadott – irodaház, kamionvizsgáló, kamion és személy-



Révész Bálint

gépkocsi parkoló – és folyamatban lévő raktári beruházás összértéke meghaladja a 800 millió Ft-ot.

Az igények bővülése esetén további raktarak építésére kerülhet sor, valamint tervezik a területnek a Debrecen-Záhony vasútvonallal való összekötését – zárta prezentációját *Albert Brend*, a Nyírlög Kft. ügyvezetője.

Az eseményen jelen lévő *Csabai Lászlóné*, Nyíregyháza polgármestere elmondta: „Az élet felülírta a szakemberek elképzeléseit, ugyanis egyesek kételkedtek abban, hogy Nyíregyháza logisztikai központ lesz. Íme a bizonyíték, hogy jó úton halad a program és remélhetőleg folytatódik. Jövőre 250 hektárra bővül az Ipari Park területe és az Orosi úton is rendelkezésre áll egy 150 hektáros terület. Tehát van perspektíva, jövőképe a térségben.”

Gazda László, a Megyei Közgyűlés elnöke hozzátette: a megye vezetése azon van, hogy az elkövetkező 10 évben felzárkózzon az országhoz és a legfejlettebb régió legyen. Ennek érdekében segítik és támogatják a Révész Csoportéhoz hasonló kezdeményezéseket, amelyek jobbítják a létfeltételeket a térségben.

Révész & Révész Logisztikai és Kereskedelmi Kft., mint a Révész Csoport tagja, 2000-től a Tiszavasvári úton, a várostáblától kb. 1,5 kilométerre megvásárolt telepen, egy 2300 m²-es csarnok megépítésével végez raktár logisztikai szolgáltatásokat megbízói számára. Ez a kapacitás hamar szűknek bizonyult.

A jelentkező többlet igények kielégítésére 2002-ben megkezdődött a Révész & Révész Logisztikai és Kereskedelmi Kft. új beruházásának első üteme. Ennek eredményeként létrejött egy modern, 20 ezer m²-es raktár bázis a hozzá tartozó utakkal valamint 400 m²-es irodaházzal, melyek átadására 2002. október 10-én került sor. A raktári szolgáltatásokon felül további szolgáltatások végzésére nyílt lehetőség az önálló vámügynökség, közvámraktár és Áfa raktár létrehozásával. A raktár bázis létjogosultságát igazolja a most átadott újabb 20 ezer m²-es raktár, 200 m²-es iroda és szociális blokk, mellyel az 5 éve vásárolt 9 hektáros területet teljes mértékben beépítették!

Révész Bálint, a cégcsoport nevében megköszönte mindazoknak a segítségét, akik hozzájárultak ahhoz, hogy ilyen létesítmény létrejöhessen a megyében. Örömmel mondta, hogy a jelenlegi raktárak már 90 százalékban „be vannak lakva”. Ez szerint annak is köszönhető, hogy egyaránt nyitottak a multik, a nagy és kis cégek felé.

F. Takács István



Veres János és Nagy János



Veres János és Révész Bálint

Pannoncont Nemzetközi Szállítmányozási és Szolgáltató Kft.

Független ügynök – vezető szerepben

A Montevideo utca még nincs rajta a főváros térképén (a Szépvölgyi Irodapark folyamatosan épül 2002 óta), így a Pannoncont Nemzetközi Szállítmányozási és Szolgáltató Kft. – amely a hazai vasúti kombinált fuvarozás vezető piaci szereplőjeként elismerésre méltó teljesítményt ért el – irodájához csak némi telefonos navigáció után találunk el. (A Sas utcából ide költöztek nemrégiben.) Most már tudjuk, hogy a Kolossy tértől felfelé a Szépvölgyi úton, aztán a forgalmi lámpánál jobbra, majd ötven méter után balra: és az út mentén megtaláljuk a 4-es házszámú, piros téglás épületet, ahol a földszinti helyiségekben Grausz Imre ügyvezető igazgatóval beszélgetünk.

Hatszázhatvan négyzetméteren 23 fő dolgozik itt Grausz Imre irányításával. Eredményesen, hiszen – miután a tulajdonosok felé fennállt tartozást rendezték – már második éve 2 milliárd forint feletti árbevételt érnek el. A tulajdonosok elégedettségét azonban nehéz kivívni.

A cég alapítói (1992-ben) az Intercontainer s.c. (IC), a Magyar Államvasutak (MÁV) és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GySEV) az egykori Szovjetunióból Nyugat-Európába irányuló jelentős magyar tranzit jobb, helyi, záhonyi szervezését, és nagyobb hatékonyságot vártak. A küldeményeket Távol-Keletről a transzszibériai útvonalon – Záhony átmenetben – zárt vonatok továbbították Bécsbe (akkoriban onnan osztották szét az európai országok felé).

Kilenc évvel később új helyzet állt elő: az IC-ből Intercontainer-Interfrigo Rt. (ICF) lett, a MÁV-ból MÁV Rt., a GySEV-ből GySEV Rt. 2001. június 15-én változott a tulajdonosi szerkezet: az ICF megtartotta 40 százalékos részesedését a Pannoncont-ban, a MÁV Rt. és a GySEV Rt. összesen 60 százalékos részesedését pedig megvásárolta az Intercontainer Austria GmbH (ICA). Az ügyvezető igazgató Grausz Imre, a tulajdonosi kör felé pedig Mag. Günter Melzer ügyvezető nyújt segítséget a cég működéséhez.



Grausz Imre ügyvezető igazgató

A bázeli központú ICF vezérigazgatója, Böni (a nyugdíjba vonult Pinolli utódja) erősen pénzügyi szemléletű vezető, aki a kontrollingra, a kintlévőségek kezelésére helyezi a hangsúlyt, s a pozitív nullszaldós működést preferálja: az ügynöki tevékenységgel elérhető legnagyobb forgalmat tartja elsődlegesnek.

A többségi tulajdonos osztrák ICA (a Poschalko vezette Speditions Holding tagja) a jó kereskedő szemével né-

zi az üzlet alakulását: megbízható szolgáltatást követel, s a lehető legkisebb forgalommal (költséggel) a lehető legnagyobb nyereséget várja el.

A Pannoncontnak (alaptőkéje 16 millió forint volt az induláskor) pedig már alaptőke-emelésre volna szüksége, de ez csak a tulajdonosok egyetértésével valósulhat meg. A jövőbeli előrelépés lehetőségét – Grausz Imre szerint – a nagy forgalmú irányokban való fejlőd-

dés rejti (illetve a vonatok jobb kihasználása). Az ügyfelek megbízható szer-
vizt és egy évre előre rögzített díjakat
akarnak, s nem hatódnak meg a közre-
működő vasúttársaságok gondjaitól,
vagy az időjárás viszontagságai miatt
késő hajók és elcsúszó rakodási idő-
pontok hallatán. Az ügyfél időben
akarja az árut!

A kezdeti évek FÁK forgalma erő-
sen lecsökkent, de erre a területre ma is
havi kb. 210 konténer megy, s onnan
kb. 90 érkezik. Kifelé menet a tranzit-
küldeményeknél közreműködik a Pan-
noncont: észak-olasz, svájci, dél-né-
met, osztrák, szlovén és horvát áruk
forgalmát bonyolítják az „ötös folyo-
són”. A transzszibériai forgalom csök-
kenése miatt a más irányba történő
szállítások forgalmát növelték: főként
az észak-németországi kikötők (Ham-
burg és Bréma) és az Adria felé. Koper
jelentősége – a magyar export iránya
miatt – erősödik: itt átlag heti egy
pluszvonat indítása szükséges a meg-
hirdetett menetrenden felül. A trieszti
irány az Alpe-Adria tevékenységének
köszönhetően visz forgalmat (melyet
az olasz vasúti viszonyok időnként
akadályoznak). Rijeka a kombitársasá-
gokkal közösen bonyolított ICF forga-

lom célpontja lehet. A Fekete-tenger
partján Constanza jelent perspektívát.

A vasúti kombinált fuvarozás igen
költségfüggő tevékenység. A vonat
hossza korlátozott (a kitérők hasznos
vágányhosszához igazodva maximum
550 méter lehet), ezért arra kell töre-
kedni, hogy a lehető legtöbb konténer
férjen fel az adott vonatra. Hosszabb
szerelvényt csak külön engedély birto-
kában lehet indítani.

Jövőre már a szállítmányozói vona-
tok, a konténertulajdonosok vonatai, a
magánvasutak és a külföldi vasutak is
versenytársakká válnak. Az EU a neki
fontos szakaszok fejlesztésére ad
pénzt, lesznek jó pályák, de nincs ele-
gendő hazai eszköz (vontató gép és
gördülő állomány). Általános célú vas-
úti teherkocsit nem akar venni senki,
speciálisat igen. Egyre inkább terjed a
nézet, hogy a vasút dolga a vonatok
vontatása a terminálok között (rendez-
ni nem akar a vasút, mert drága...). Ma
már Magyarországon is csak harminc-
egynéhány olyan hely van, ahova ICF
forgalom irányul, s onnan általában
közúton halad tovább az áru.

A Pannoncont (a név garancia) to-
vábbra is a minőségi szolgáltatásra tö-
rekszik. Ma még megvan az együttmű-

ködés, s képesek eleget tenni az ügyfél
igényeinek. Grausz Imre reméli, hogy
a magyar megbízók, a magyar partne-
rekkel dolgoztatnak a jövőben is. (Sok
a külföldi irányvonal, a tranzit és az ex-
port-import területen is.) A piacon
ugyanis élet-halál harc zajlik. Sajnos, a
forgalmat birtokló megbízók saját uta-
kat is keresnek, s közvetlenül a vas-
utakhoz fordulva alanyi jogon közle-
kedtetnek vonatokat. Az állami vasutak
mellett a magánvasutak is fel-feltűn-
nek. Mindez azt a veszélyt vetíti előre,
hogy az együttműködés hiányában át-
zúdul rajtunk a tranzit, s a nyereség
nem itt képződik, hanem máshol.

A Pannoncontnak évekbe tellett,
míg elfogadtatta ügynöki szerepét és
semleges pozícióját a piaci szereplők-
kel. Érdeklődéssel figyeli a hazai vasút
jobbító szándékú (és soha be nem feje-
zett) átalakítási, személyfüggő próbál-
kozásait, mert a számára kulcsfontos-
ságú Záhony és térségének jövője függ
ettől. A mostani lépéseken – Grausz
Imre szerint – nem érződik a speditor-
barátság. Mindenki félti a saját forgal-
mát... Amíg Ukrajna be nem lép az
EU-ba, Európa kapuja Záhony marad.

Bárány Tibor

TELJES KÖRŰ LOGISZTIKAI KISZOLGÁLÁS

TRANSPED

- Közúti, vasúti, légi áruszállítás
- Nemzetközi és belföldi viszonylatok
- Egységirakományok és gyűjtőtételek
- Disztribúció:
gyűjtő jellegű - éjszakai - temperált
- Száraz és hűtött áruk szállítása
- Modern raktári kapacitás:
szekcionált, temperálható, fűtött,
polcosható tárolás
- Teljes körű raktári kiszolgálás
- Csomagolás
- Összeszerelés
- Komplex vámügyintézés

A szolgáltatások elérhetők:

Debrecen, Budapest, Tiszaújváros,
Nyíregyháza, Miskolc, Pécs,
Nagyvárad (RO), Temesvár (RO) és
Kijev (UA)



Debrecenben, a 3 helyszínes logisztikai központ és ipari park a 40 ha-os területével
az Észak-alföldi régió vezető logisztikai szolgáltatója.
Az üzemeltető DELOG Kft. biztonságos háttérrel szolgálja a Park cégei számára.
A logisztikai kiszolgálást a Trans-Sped Csoport biztosítja.
25.000 m² fedett raktárkapacitás, informatikai összeköttetés,
biztonságos árumozgató eszközök, széles körű gépjárműpark,
ISO 9001:2000 minőségirányítási tanúsítvány

4030 Debrecen, Vámraktár u. 3. • info@mail.trans-sped.hu • www.delog.hu
Tel.: 52 / 510-100, -120, -160

Kedvezményes előfizetési akció

MAGYAR KÖZLEKEDÉS:

- a szakma mértékadó hetilapja
- közlekedéspolitikai
- közút, vasút, hajózás,
légiközlekedés, logisztika,
szállítmányozás

NAVIGÁTOR:

- exkluzív gazdasági magazin
szállítmányozóknak,
fuvarozóknak
és logisztikai
menedzsereknek

Megrendelhető:

Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

1134 Budapest, Klapka u. 6.

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

Lapterjesztő:

Slezák Gabriella

M E G R E N D E L É S

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

Több példány megrendelése esetén 20% kedvezmény.

A megrendelő neve:

Cím:

Ügyintéző: Telefon: Fax:

Példányszám:

A megrendelés elküldhető levélben, illetve faxon is.

.....
aláírás
P. H.

A Schenker Kelet-Közép-Európában

Magyarország – különös szerepben

A szállítmányozási világcég, a Schenker számára Kelet-Közép-Európa az a piac, amelyet kiválóan ismer, hiszen annak idején még a vállalatot megalapító Gottfried Schenker kezdte el a szállítmányozói tevékenységet ebben a térségben. A Schenker számára tehát nem mindegy, mi történik itt. Ezen a piacon egyszerre vannak jelen a jó lehetőségek és a kockázatok is.

Elmar Wieland, a vállalat Ausztriáért és Kelet-Európáért felelős vezérigazgatója a Verkehr című osztrák közlekedési lapnak adott interjújában emlékeztetett arra, hogy a Schenker jól ismeri a kelet-európai piacot, hiszen már a cég-alapító Gottfried Schenker is jó néhány kirendeltséget létrehozott a térségben. Tudta, hogy a régió fontos szerepet játszik az üzleti életben, s ezt érdemes kihasználni. Azóta hosszú idő eltelt, de a lényeg nem változott. A Schenker most úgy véli, hogy a térség meghatározó. Igaz, az EU bővítése előtt és után a cég vezetői nem látványos kampányokkal jelezték terjeszkedési törekvéseiket, hanem csendben tették a dolgukat. A vállalatra éppen az a jellemző, hogy vezetői inkább keveset beszélnek, s többet cselekszenek. Az elmúlt években Bécsből irányítva 100 kirendeltséget hoztak létre a régióban, ahol több mint 3500 munkatárs dolgozik profeszionális módon.

A kelet-európai térségben földrajzilag nagyon fontos útvonalak keresztezik egymást. A régió a Baltikumtól Bosznia-Hercegovináig terjed. A Schenker komplett logisztikai szolgáltatást kínál minden ügyfelének. Az ügyeket Bécsből irányítják, ott futnak össze a szálak. A Schenker tavaly ebben a térségben 6 millió küldeményt továbbított. A növekedés jelentős, mintegy 11 százalékos, ami meghaladja azt a mértéket – az 5 százalékot –, amelyet a nyugat-európai térségben elértek. Összességében a Schenker 1,043 milliárd eurós forgalmat könyvelhetett el 2004-ben. Ez még nagyobb lehetett volna, ha az EU kelet-európai bővítése után az addig jövedelmező vámszolgáltatást nem szüntetik meg egyik napról a másikra. Ez legalább 90 millió eurós kiesést jelentett a vállalat számára. Ennek ellenére egyáltalán nincsenek rossz kilátások a térségben. Sőt! Észtországban például a Schenker a legjelentősebb logisztikai szolgáltató. Tallinban, Észtország fővárosában korszerű logisztikai központot hoztak létre, amely a kelet és nyugat közlekedési útvonalán található, s jól kiszolgálja a térséget. Észtországban négy kirendeltségen 190 munkatársat foglalkoztat a cég. A szomszédos Lettországon 80 alkalmazott három kirendeltségen tevékenykedik a cég érdekében. A Schenker egyik modern logisztikai parkjának köszönhetően egy hatalmas bevásárlóközpontot látnak el, amely a fővárosban, Rigában található. A szintén szomszédos Litvániában három kirendeltségen 60 munkatárs dolgozik.

A kelet-európai térség egyik legjelentősebb országa Lengyelország, amely méreténél és lakosainak számánál fogva is komoly szerepet játszik a Schenker életében. A cég ott 23 kirendeltséggel rendelkezik, ahol 1300-an dolgoznak. A logisztikai szolgáltatások teljes palettájával állnak az ügyfelek rendelkezésére. Ebbe beletartozik a 24 órás komplett szolgáltatás csakúgy, mint a vasúti, közúti, légi vagy a hajón történő áruszállítás. Csehország szintén kiemelt jelentőséggel bír a régióban. Ott 19 kirendeltséget hoztak létre, ahol 330 munkatárs dolgozik. Liberec városában idén májusban adtak át egy új, korszerű telephelyet, amelynek területe 6000



Elmar Wieland

négyszázötven négyzetméter. A Szlovákiában tevékenykedő cég központja Pozsonyban van, mivel az ország ipari és kereskedelmi élete is oda koncentrálódik. A Schenker tavaly Pozsonyban is átadott egy új telepet. Szlovákiában egyébként 6 telephely van, ahol 80 alkalmazott tevékenykedik. Az országban főleg az autópárhuzon érdekelt és a fogyasztási cikket gyártó vállalatokat szolgálják ki. Elmar Wieland büszkén említette, hogy a német autógyártók elfogadták a Schenker ajánlatát, s a beszállítások egy részét a cég szlovákiai kirendeltségein keresztül végzik. Szlovéniában a Schenker a százszázalékos tulajdonában lévő leányvállalatán, az Intertrans vállalatnál érdekelt. Az országban kilenc telephelyen leng a cég zászlaja, s 160 alkalmazott végzi a dolgát nagyszerűen.

Magyarország földrajzi elhelyezkedésénél fogva szintén kitüntetett szerepet játszik a Schenker életében. Idén adtak át Budapesten egy új terminált, amely minden igényt kielégít. A Schenker a hagyományos áruszállítás mellett disztribúciós logisztikával is foglalkozik az országban. Ez a tevékenység kiterjed az autópárhuzon és sportcikk disztribúciójára. Ezen a téren a legjobbak Magyarországon. Az országban egyébként kilenc telephellyel rendelkeznek, ahol összesen 370 munkatárs dolgozik.

De nemcsak az előbb említett országokban van jelen a cég, hanem a térség más részein is. A Schenker zászlaja lobbog Bulgáriában, Romániában, Horvátországban, Macedóniában, Oroszországban, Ukrajnában, Fehér-Oroszországban, Szerbiában és Bosznia-Hercegovinában is. Bár nem tartozik közvetlenül a térséghez, Bécsből irányítják a cég görögországi és törökországi tevékenységét is.

A Schenker életében a vasúti áruszállítás fontos jelentőséggel bír. A dél-európai térségben közlekedő irányvonatok szerepe egyre jelentősebb. Az elmúlt esztendőben 715 ezer tonna árut szállítottak ezeken a vonatokon a kelet-közép-európai térség országaiba. Ez 23 százalékkal haladja meg a 2003-as év eredményét. Tavaly összesen 1200 vonatot indítottak útnak Bulgáriába, Romániába, Macedóniába és Törökországba.

Csarnai Attila

V&T Logisztikai Kft.

Állják a versenyt a multinacionális cégekkel

Éppen egy évvel ezelőtt jártunk utoljára a V&T Logisztikai Kft.-nél, amely sokat változott, fejlődött az utóbbi időben. A százszázalékos magyar tulajdonú vállalat két és fél esztendeje tört be a magyar piacra, s a jelek szerint jól állja a versenyt a multinacionális cégekkel, s másokkal is, miközben a logisztikai piacon élesedett a verseny. A tulajdonosok a forgalom bővüléséről, új raktárépület felépítéséről számoltak be.

Vadász Tibor és Guth László fele-fele arányban tulajdonosai a cégnek. Olyan logisztikai szakemberek, akik több évtizede dolgoznak a magyar logisztikai piac élvonalában. Korábban számos nagyvállalatnál tevékenykedtek logisztikai vezetőként, majd úgy gondolták, hogy maguk is képesek saját céget alapítani és irányítani. Okulva a rossz és jó tapasztalatokból, úgy vélték, hogy a hazai piacot ismerve jobban is meg tudják csinálni azt, amit a hazánkban tevékenykedő multinacionális vállalatok. Az elképzeléseket tett követte, s ma már elmondhatják, hogy sikeres vállalatot vezetnek. A cég komplex, magas fokú logisztikai szolgáltatások nyújtását végzi. Magyarországon ilyen szintű szolgáltató csak a multinacionális cégek között van, a V&T Logisztikai Kft. pedig az elsők között van, amely tisztán magyar tulajdonú vállalat.

A tulajdonosok úgy vélik, hogy gyorsaságban, rugalmasságban a nagyobb cégek fölé kerekednek, mert náluk nincsen vállalati vízfej, többszintű hierarchia, ami késleltetheti a döntések meghozatalát. A cégnek arca van, mivel a két tulajdonos maguk képviselik a céget, s hozzák meg személyesen a döntéseket. Ha úgy kívánja a helyzet, képesek pillanatok alatt dönteni, mivel pontosan ismerik a napi tevékenységeket, s erre rugalmasan reagálnak. Rugalmasságuk abban is megfigyelhető, hogy nem az ügyfeleknek kell hozzájuk, vagyis a vállalati folyamathoz igazodniuk, hanem ők alakítják úgy a tevékenységüket, ahogyan az a megrendelőnek a legmegfelelőbb. Az előnyök mellett ugyanakkor kétségtelen hátrány, hogy a multinacionális cégek jelentősebb anyagi háttérrel rendelkeznek, s így ezen a téren nagyobb mozgásterük van.

A V&T Logisztikai Kft. a Dunaharaszti Ipari Parkban épített raktárépület végzi tevékenységét. A telek az M0-ás autópályán fekszik, amely ideális infrastruktúrával rendelkezik egy logisztikai központ működéséhez. A környezet szemre is tetszetős, mivel a növények gondozottak, a területet parkosították. A vállalatnál jelenleg 46-an dolgoznak. A cég feladata a raktárépület üzemeltetése, amely kedvező adottságainak köszönhetően képes versenyképes logisztikai szolgáltatások nyújtására a hazai piacon. Jelenleg kizárólagos joggal végzi a pezsgő és bor gyártásában érdekelt Törley Pezsgőpincészet Kft. és a sörgyártásban jelen lévő Carlsberg Hungária Kft. teljes logisztikai tevékenységét. Emellett kiemelt jelentőségűek a saját piaci szegmensek. A V&T e nagy vállalatok mellett több kisebb cégnek végez folyamatos logisztikai tevékenységet. A raktárépület biztonságára 24 órás vagyonszolgálat ügyel. Az elektronikus védelem részei a digitális kamerák és az elektronikus beléptető rendszer.

Tavalyhoz képest a raktárépület bővült, immár 7 hektáros területen található. A legfontosabb változások közé tartozik, hogy a korábbi, 10 ezer négy-



zetméter alapterületű raktár mellé egy újat is építettek, s így már összesen 23 ezer négyzetméter raktárfelülettel rendelkeznek. A bővítés oka, hogy egyre több cég kereste meg a V&T Logisztikai Kft.-t együttműködés céljából. Az új partnerek sorában olyan jelentős vállalat is akad, mint a dán Scandinavia Tobacco Hungary Kft., amely a legnagyobb skandináv dohánygyár forgalmazója. A V&T végzi a cég komplex logisztikai szolgáltatását, beleértve a jövedéki ügyintézkést is.

Vadász Tibor elmondta, hogy idén két komolyabb tendert is elnyertek már. Az egyiket a Gartner Intertrans Hungaria Kft.-vel közösen pályázták meg, s ennek során a Kékkúti Ásványvíz Rt. lett a megbízójuk. A V&T feladata az ásványvíz raktározása és budapesti terítése. Ez egy időben – a szezontól is függően – mintegy 3-7 ezer raklap tárolását jelenti. A másik tender elnyerése eredményeként háztartási cikkek komplex logisztikai szolgáltatását végzik majd az egész országra kiterjedően, de az ügyfél nevét egyelőre nem kívánták megnevezni. Ezt a tendert egyedül nyerték meg. Szintén az idei év eredménye, hogy sikeresen zárult az ISO projekt, vagyis a vállalat októbertől már rendelkezik a minőségbiztosítási tanúsítvánnyal. Egy 80 millió forintos beruházás keretében teljes körű, integrált vállalatirányítási számítógépes rendszert vezetnek be. Ennek első elemeit még az idén, a többit pedig legkésőbb jövő márciusáig megva-



lósítják. Újdonság az EAN-128-as kódrendszer üzembe állítása is, amellyel pontosan nyomon követhetik az áruk útját. A kódrendszer használatát előírja az EU, alkalmazásával mindenestre a V&T máris a vállalatok élvonalába tartozik. A beruházás megvalósításához pályázatokon próbálnak pénzt szerezni. Idén kezdte el működését a nemzetközi szállítmányozási iro-

da, amely várhatóan legalább 350 millió forintos forgalmat ér majd el.

A V&T Logisztikai Kft. idén várhatóan 1,5 milliárd forintos forgalmat ér el, ami jócskán meghaladja a tavalyi eredményt. Jövőre még nagyobb forgalomra számítanak, hiszen legalább 2 milliárd forintos bevételt remélnek.

Csarnai Attila



A FŐTÁMOGATÓ



Gustav Poschalko



Horváth Zsolt Csaba

SZÁLLÍTÁS

CARGO • LOGISZTIKA KONFERENCIA ÉS SZAKKÖRÖZÉS 2005. november 10-11. Hotel Corinthia

Fővédnök: Kóka János gazdasági miniszter

TÉMAKÖR

Merre tovább, szállítók?
Mit hozott az Európai Unió Ausztriának?
Napirenden a szállítmányok árának alakulása
Tenderre, magyarázatok a közlekedésről
Még mindig aktuális a vasúti liberalizáció?
Szállítmányozás, vagy logisztika?
Vasúti liberalizáció és közlekedéspolitika
Közlekedéspolitika és logisztika
Informatika, logisztika

FELKÉRT ELHÍVOTTAK

Gustav Poschalko, a Rail Cargo Austria igazgatója
Horváth Zsolt Csaba, a GKM közlekedésügyi államtitkára
Dr. Békési István, a Közlekedési Minisztérium államtitkára
Kautz István, az MSzSz elnöke
Izsak Tibor, a FIATA alelnöke, a Magyar Logisztikai Szövetség elnöke
Iván György, a Hödlmayr Hungaria Logisztika igazgatója
Dr. Berényi János, a Hungarair igazgatója
Dr. Hinfner Miklós, a Magyar Közlekedési Kiadó igazgatója
Kovács Imre, a MÁV igazgatója

INFORMÁCIÓK

Magyar Közlekedési Kiadó – Slezák Csaba igazgató
Részvételi díj: 60 000 Ft

LOGISZTIKA • VÁM SZAKMAI TALÁLKOZÓ 2005. október 10–11., Budapest Környezetvédelemért és Energiaért Közvetítő és Tanácsadó Rt. által szerveztetésben Közlekedési és közlekedési miniszter

TEMAK:

szállítmányozás?
Ausztriában és Magyarországon?
szállítmányozás szabályozása
magyar speditőr!
indig ISO?
ny logisztikai szolgáltatás?
liberalizáció
politika – fuvarpiac
logisztika, vám

ELŐADÓK:

go Austria elnök-vezérigazgatója,
közlekedési helyettes államtitkára,
edési Főfelügyelet főigazgatója,
nöke, a Masped Csoport elnöke,
ke, a Raaberlog vezérigazgatója,
ia Logistics Kft. ügyvezető igazgatója
a Hungarokombi elnöke,
s, az MKFE főtitkára,
ÁV Rt. főigazgatója.

INFORMÁCIÓ:

szervező: **Gabriella** Tel.: 350-0763, 350-0764
díj: 60 000 Ft + áfa

TÁMOGATÓK:



TimoCom
TRUCK & CARGO
*A fuvar-
és raktérbörze*



MAGYAR
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS
LOGISZTIKAI
SZOLGÁLTATÓK
SZÖVETSÉGE

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2005

Cargo ■ Logisztika ■ Vám

VI. Konferencia és szakmai találkozó

November 10–11. Corinthia Aquincum Hotel, Budapest

JELENTKEZÉSI LAP

Cég neve: Adószám:

Cég címe: Bankszámlaszám:

Postacím:

Kapcsolattartó neve/beosztása:

Résztevő(k) neve/beosztása:

Telefonszám:

Faxszám:

E-mail cím:

Fizetési feltételek: A jelentkezés egyben fizetési kötelezettséget is jelent. A jelentkezés visszaigazolásképp megküldjük számlánkat, melyet a megadott határidőn belül bankszámlánkra átutalni szíveskedjenek. A rendezvény előtt 30 nappal való írásbeli lemondás esetén a részvételi díj egészét, 30–15 nap közötti lemondásnál a részvételi díj 50%-át áll módunkban visszatéríteni. A 15 napnál rövidebb határidőn belüli lemondás esetén a díjat nem áll módunkban visszatéríteni. A részvételi jegy átruházható.

Jelentkezési határidő: 2005. okt. 31.

Megrendelünk cégünk számára db (2 napos) kedvezményes részvételi jegyet a konferenciára 60 000 Ft + áfa/fő értékben, több jegy rendelése esetén 50 000 Ft + áfa/fő kedvezményes árárt.

A résztvevők ajándéka: 2006. évi Navigátor-előfizetés.

.....
Cégszerű aláírás

Uniós törekvések

Európának egységes vasút kell

Az Európai Unió közlekedési politikájának középpontjában az áll, hogy a közúti áruszállítás helyett inkább a vasúti és a belvízi fuvarozást szorgalmazza. Ennek érdekében tervek készülnek, s egységes koncepció kidolgozását készítik elő – hangzott el szakértői konferencián Németországban.

Aad Veenman, az Európai Vasúti és Infrastruktúra Szövetség (CER) elnöke örömmel állapította meg, hogy az utóbbi időben máris bizonyos eredményeket értek el ezen a téren. Az Európai Unió országaiban a vasúti áruszállítás egy év alatt 3,5 százalékkal nőtt. Különösen figyelemre méltó az EU korábbi 15 tagországában tapasztalható fejlődés: a növekedés ott elérte a 4,4 százalékot. Az EU új tagországaiban a növekedés még csak 1,7 százalékos, de nem szabad elfelejteni, hogy ezekben a tagállamokban még fejletlenebb a közlekedési szektor. Aad Veenman utalt rá: amennyiben a közúti áruszállítást, illetve ennek költségvonzatait nem szabályozzák európai szinten, akkor a vasút nem lesz igazán versenyképes. Konkrétan például az egységes autópályadíj-rendszer bevezetéséről van szó, illetve arról, hogy az egyes tagországokban azonos feltételeket alkalmazzanak az áruszállítás terén.

Hartmut Mehdorn, a Német Vasutak (Deutsche Bahn) elnöke még kritikusabban fogalmazott. A németországi autópályadíjak bevezetése után a szállítmányozók komoly problémákkal néztek szembe. A díjakat a megrendelőkre kénytelenek áthárítani, ami árháborút indított el. Ugyanakkor az is baj, hogy a fuvarozók megpróbálnak bliccelni, s a pénzbírság összege meglehetősen alacsony. Ha mindenki rendesen megfizetné az autópályadíjat, akkor átlagosan 5-8 százalékkal növekedne a közúti fuvarozás költsége. Ez pedig kedvezne a vasúti áruszállításnak, amely olcsóbb megoldásokat kínál. Hartmut Mehdorn a benzinturizmust is felelőssé tette azért, hogy nem egyenlők a piaci feltételek. Ha például valaki Németország helyett Lengyelországban tankolja meg a mintegy 900 literes benzintartályát üzemanyaggal, akkor legalább 250 eurót spórol meg. De Ausztriában és Belgiumban is érdemesebb tankolni, mert akkor körülbelül 150 eurót takarítanak meg. Néhány tagállamban, például Magyarországon ugyanakkor magas az üzemanyag ára, ami árt a piaci versenynek. Törekedni kéne arra, hogy az EU-ban többekévé hasonló árakon lehessen tankolni. Németországban az is nehezíti a vasúti szállítmányozók helyzetét, hogy a többi országgal összehasonlítva drága ökoadó vetnek ki.

Hartmut Mehdorn beszélt arról is, hogy az EU kelet-európai bővítése után a közúti fuvarozók esetében soha nem tapasztalt árverseny alakult ki, mivel az újonnan csatlakozott országokban jóval alacsonyabb áron továbbítják az árut, mint a korábbi EU-tagállamokban. Csak az elmúlt egy esztendőben 7 százalékkal estek az árak. Mindez kedvezőtlenül hat a vasúti áruszállításra, amely a versenyfeltételek egyen-

lőtlensége miatt nem képes a kívánt ütemben fejlődni. A Deutsche Bahn elnöke ugyanakkor bízik abban, hogy a vasúti áruszállítás a mostaninál erőteljesebb növekedési pályára áll át. A vasúti liberalizáció 2006-2007-ben esedékes, amely lökést adhat a vasútnak. Miközben Németországban máris komoly verseny alakult ki, Európa többi országaira ez még nem mondható el. Ha a teljes liberalizáció megvalósul Európában, akkor a német vasutak is más – minden bizonnyal a jelenleginél jobb – esélyekkel indulhatnak a versenyben.

Harmut Mehdorn elmondta, hogy törekvések középpontjában az ügyfelek kiszolgálása áll, akiknek a kedvezőtlen tendenciák következtében egyre többre kerül az áruk eljuttatása az egyik helyről a másikra. Az is baj, hogy egyelőre nem teljes a logisztikai hálózat kiépítése. A Deutsche Bahn azt szeretné, hogy egész Európára kiterjedő stratégiával rendelkezzen, amelynek keretében nemzetközi hálózatot hoznak létre, s a piac minden egyes részén egyforma minőségben és pontosan szállítsák az árut. Ennek megvalósítása érdekében a nemzeti vasúti társaságokkal megállapodásokat kötnek, hogy egységes irányítás mellett bonyolíthassák le a fuvarozást. Jó példa erre, hogy a Deutsche Bahn leányvállalata, a Railion az olasz vasúti társasággal közösen végzi az áruszállítást, így megnyílik az út Németországból a Földközi-tengerre. Sőt, gyakorlatilag közvetlen kapcsolat jött létre Észak-Európa és Olaszország között.

Németország számára Olaszország a legfontosabb külföldi piac, s csak utána következik Ausztria és Lengyelország. A Railion 2003-ban partnereivel együtt 19,4 millió tonna árut szállított Olaszországba, miközben a vállalat teljes éves teljesítménye 31 millió tonna áru. Az olasz piac a Railion számára évente mintegy 290 millió eurós forgalmat jelent. Az olasz vasúti társaság máris azt tűzte ki célul, hogy jövőre megduplázza forgalmát. A német vasúti társasággal együttműködve tovább bővítik a hálózatot. Nyugaton franciaországi városokba, délen Szicíliába, keleten Bresciába és Mantovába szállítják az árut. A tervek között szerepel, hogy nemcsak a kombinált fuvarozás számára bővülnek a lehetőségek, hanem főleg a személygépkocsik szállítására irányvonalakat is indítanak különféle régiókba.

Harmut Mehdorn követendő példaként említette a német, olasz, svájci és holland vasúti társaságok együttműködését, ami lehetővé tette, hogy egységes vasúti áruszállítás valósuljon meg. Ezt a kört kellene tovább bővíteni, s egész Európára kiterjeszteni, hogy a vasút versenyképességét javítsák. Immár Brüsszelben is kezdik komolyan venni ezt a törekvést, s támogatják az elképzeléseket. A nemzeti vasúti társaságok ugyanis csak úgy lehetnek versenyképesek, ha nem ütköznek határokba, hanem éppen ellenkezőleg: egységes megoldásokat, irányítást valósítanak meg. Mehdorn emlékeztetett rá: ha a nemzeti vasúti társaságok már tizenöt évvel ezelőtt felismerték volna ezt, ma nem tartanának ott, ahol vannak, hanem a többi szállítási formához képest jóval előnyösebb helyzetben szolgálnák ki az ügyfeleket.

Cs. A.



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

A MÁVCARGO GROUP tagjai:

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

MÁVCARGO

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

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

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

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

MÁVCARGO

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



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



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



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

Önállósulás előtt

Tovább erősíti pozícióját a MÁV Cargo

Amíg a 2004. év legfőbb kihívásait az EU-csatlakozás jelentette a MÁV Cargo, a MÁV Árufuvarozási Üzletága számára, addig a 2005-ös év elsősorban a liberalizált piacon való működés jegyében telik. A liberalizáció miatt még jobban kiélezett fuvarpiaci versenyhelyzetben nagyon fontos szempont a piaci részesedés megtartása. A legnagyobb forgalmat biztosító üzleti partnerekkel kötött hosszú távú megállapodások, a szolgáltatások palettájának és minőségének folyamatos fejlesztése, a szomszédos vasutakkal megerősített kapcsolatok kiépítése lehetővé tette, hogy 2005 első félévének forgalma az előző év ugyanazon időszakához képest 4,1 százalékkal emelkedjen, az elszállított árutonna esetében 5,9 százalékkal, árutonna kilométerben pedig 10 százalékos növekedés realizálható. Az egy főre jutó árutonna kilométer 16 százalékkal nőtt az előző évhez képest, s figyelemreméltó, hogy 2003-ról 2004-re ez a növekedés közel 30 százalékos volt, ehhez képest tudta a cég még 16 százalékkal növelni teljesítményét a 2005. évben.

Az árufuvarozási üzletág kiszervezése folyamatos munkát igényel, ennek ellenére a MÁV Cargo számos új projektet indított a stratégiájában foglaltakkal összhangban, melynek központi elemei a következők:

- testre szabott szolgáltatások biztosítása specializált leányvállalatokkal és partnerekkel együttműködve,
- értéknövelt szolgáltatások széles körének kínálata,
- folyamatos innováció mind az infrastruktúra, mind a szolgáltatások terén,
- a környezetvédelmi szempontok hangsúlyozása az üzletszerzésben,
- szoros együttműködés az ügyfelekkel, elsősorban a teljes körű logisztikai szolgáltatások biztosítása keretében, ahol a group képes ellátni az ellátási lánc menedzsmentjét.

A MÁV Cargo ezen stratégiai alapelveknek megfelelően arra törekszik, hogy leányvállalataival együttműködve testre szabott szolgáltatásokat biztosítson ügyfelei számára. Ez különösen fontos a nagy volumenű, nagyobb relációban közlekedtetett konvencionális és egységgrakományok szállításánál, melyet irányvonati rendszerek bővítésével képzel el a MÁV Cargo. A cég július 11-én indult projektje, az Adria Train irányvonat is ezen zászló alatt született.



Kovács Imre árufuvarozási főigazgató

A MÁV Cargo Csoport július 11-én indult projektje, az Adria Train a Magyarországtól északra és keletre fekvő országokból juttatja el a rakományt az Adriai tengerhez és Olaszország északi részébe. Magyar vonatkozásban a Hungaro-Rail Kft. és a MÁVTRANSSPED Kft., nemzetközi vonatkozásban pedig a Fersped és a Rail Cargo Spedition koordinálja a projekt logisztikáját. A maximum 1300 tonnás – minimum nettó 750 tonna – kiterhelésű vonatra több ponton lehet kapcsolódni, amely csak hazánkban 10 csatlakozási pontot jelent (Miskolc 100 kilométeres vonzáskörzete). A miskolci rendezőbe érkező vagonokat összesítik, és egy küldeményként továbbítják heti négy alkalommal Ljubljana felé, ahonnan az továbbhalad Koper, Bologna, Milánó irányába. A vonatprojekt további előnye, hogy a vámeljárást, az újra feladást, a tárolási és elosztási tevékenységeket a vasúttársaságok végzik, így azzal az áru feladójának lényegesen

egyszerűbb a teendője, mint más logisztikai megoldások esetében. Úgy, mint minden más vonatprojekt, az Adria Train is elkerüli az útközbeni rendező pályaudvarokat, ezzel az áru eljutási sebessége versenyképesé válik a közútéval. A versenyképes árak kiejánlása mellett, az árubiztonságot növelve a társaság biztosítani tudja az azonos minőségű szolgáltatást ügyfeleinek a hatékony szállítmányozási rendszer keretében.

A partnerekkel való szoros együttműködés és folyamatos innováció kettőse jellemzi a MÁV Cargo „Balkán Zug” elnevezésű irányvonalát is. A MÁV Rt. első és legnagyobb volumenű, Nyugat-Európából Balkánra irányuló szervezett, zárt irányvonalas forgalma 1994-ben indult a négyes korridoron (Sopron-Kelebián) keresztül. A „Balkán Zug” elnevezésű, Proodos-Schenker és Express cégek által értékesített irányvonal azóta is nagy volumennel, folyamatosan emelkedő vonatszámokkal működik. Míg az induláskor mintegy 400 vonat futott Magyarországon keresztül, addig 2004-ben ez a szám már 1058 volt. A „Balkán Zug” magában hordozza mindazon előnyöket, amit egy zárt vonatos továbbítás: a küldemények nagyon rövid átfutási idővel, összesen 5 nap alatt jutnak el Nyugat-Európából Görögországba, a magyar szakszon kísért küldeményként.

A folyamatosan emelkedő szállítási teljesítmény mellett a MÁV legfőbb feladata a megbízhatóság növelése. Ennek érdekében a vonattársaság hosszú távú, 2007-ig szóló megállapodást kötött a bonyolító cégekkel, amelynek lényege az árstabilitás, illetve a minőségi mutatók fejlesztése, vagyis az eljutási idő, az út közbeni sérülések, lopások minimálisra csökkentése. Az árstabilitás mellett a cégek vállalják a folyamatos volumennövekedést is.

A hatékonyságot elősegítő a tervek szerint 2005. szeptemberétől a Lengyelországból, Csehországból és Szlovákiából érkező áruk továbbítását Sopron helyett Szob teljesíti a jövőben. 2004-ben a Sopronon keresztül közlekedő Proodos-vonatokból 268 darab volt cseh, lengyel, illetve szlovák, így a várható évi minimum 10 százalékos forgalomnövekedést figyelembe véve 2005-ben mintegy 250–300 vonat kerül Szobra.

A stratégiában foglalt szövetségi és partnerségi rendszerek kialakítása elősegítette a szolgáltatási színvonal minőségének javulását, amelynek eredménye az ügyfelekkel való szorosabb és hatékonyabb kommunikáció és együttműködés. Ennek köszönhető, hogy az Electrolux a MÁV-ot választotta új nyíregyházi hűtőgépgyárának kiszolgálására.

Mint azt *Kovács Imre*, a MÁV Cargo (MÁV Rt. áru fuvarozási üzletág) főigazgatója elmondta, a két vállalat több mint négyéves együttműködést tudhat maga mögött. A MÁV és a Raabersped (az Electrolux szállítmányozója vasúton) közösen 2001. május 14-én indította az első Electrolux-irányvonalat Jászberényből Bécsbe, ahonnan további szervezéssel jutottak el a termékek a hűtőgépgyár további piacaira. Ez a szolgáltatás kezdetben azonban nem volt teljes körű, mivel az irányvonal nem közlekedett mindennap, továbbá a gyár többi egységéből érkező küldemények szállítási logisztikája nem volt az irányvonalakhoz kapcsolva. A szolgáltatási színvonal, illetve a szállítás teljes körű, irányvonalba szervezett lebonyolítása érdekében indította el a MÁV szintén a Raaberspeddel, illetve a Rail Cargo Austriával közös szervezésben az elmúlt év júniusában a Szolnokról induló „Lehel Kürtje” Expresszvonatot. A vonat menet-

rendszerűen mindennap közlekedik, csatlakozás biztosított hozzá az északkelet-magyarországi vonalakról egy menetrendszerű gyorstehervonattal. E csatlakozó vonatok továbbítják a Raabersped minden Sopron határnál kilépő küldeményeit, elsősorban az Electrolux-küldeményeket.

A változás mindenképpen jelentős minőségi javulást eredményezett mind a cég, mind a vasút számára, amelyet a cég információja is alátámasztott, miszerint Jászberényben stabilizálódott a forgalom.

A vonatrendszer beindításával a vasút vállalat célja – a fentiekén túl – alapvetően a kelet-magyarországi térség bekapcsolása volt egy olyan korszerű elegytovábbítási rendszerbe – nyugati relációba –, amely a közúttal versenyképes, megbízható és gyors továbbítást biztosít. A szolgáltatás igénybevételével a tárgynapon feladott küldemények másnap délben Bécs központi rendező pályaudvarra megérkeznek.

A sikeresen működő „Lehel Kürtje” Expresszvonat forgalma 2005. július 6-ától tovább bővült az Electrolux nyíregyházi gyárának feladásaival, ahol a termelés felfutása a második félétől várható.

Nagy László, az Electrolux Lehel Kft. magyarországi logisztikai vezetője megerősítette, hogy a cég tartani kívánja a 60 százalékos vasúti arányt, amelyet a lehetőségekhez képest növelni is hajlandó. A romániai forgalmat is 60 százalékos vasúti arányra tervezik felhozni, annak ellenére, hogy ebben a relációban a közút versenyképessége a rövid távolság miatt erőteljesebb lehet. Rámutatott továbbá, hogy a MÁV-val történő együttműködés a hűtőgépgyár számára fontos helyen áll, s az új gyár, illetve a forgalom beindításához jelentősen hozzájárult a MÁV partnersége és segítsége, hiszen a vasút vállalat a folyamatos kapcsolattartásban minden kérdésben azonnal törekedett a lehető legjobb megoldás megtalálására.

A MÁV Cargo piaci részesedésének megtartása érdekében központi szerepe van az üzleti stratégiában a nemzeti vasúttársaságokkal való szoros, ugyanakkor rugalmas együttműködés kiépítésének, illetve megerősítésének. Ennek tükrében figyelemre méltó tény, hogy a nyár folyamán ismét fellendültek a magyar–ukrán vasúti kapcsolatok. 2005. június 22–23-án kétoldalú vezérigazgatói találkozót szerveztek Kijevben az ukrán és magyar vasutak vezetőinek részvételével, ahol *Mándoki Zoltán* vezérigazgató megállapodást írt alá, amelyben domináltak a MÁV Cargo feladatai. Az áru fuvarozást érintő feladatok részletes megvitatását 2005. július 8-án Budapesten tartották meg, ahol a MÁV Cargo vezetői *Mihail Mosztojovval*, az Ukrán Vasút vezérigazgató-helyettesével és delegációjával tárgyaltak. A felek megerősítették az együttműködés folytatása iránti készségüket a kombinált és RO-LA-fuvarozás területén. Megállapodás született többek között arról, hogy az Ukrajnából és a FÁK-országokból Magyarországra és Ausztriába irányuló RO-LA-fuvarozás megszervezésének munkái folytatódnak a „Kijev-expressz” keretében.

A MÁV Cargo 2005 második félévében tovább kívánja erősíteni pozícióját a liberalizált áru fuvarozási piacon. Az optimális fejlődési irány természetesen leányvállalataival együttműködve a szállítási volumen növelése, de fontos szerepet szán ebben a partner vasúti társaságokkal való együttműködésnek, illetve a versenyképes szolgáltatási kör bővítésének is.

Kóka János miniszter tíz pontja

Módosuló vasúti törvény, a reform szellemében

A kormány elé került a legújabb vasúti törvénytervezet, így jó esély van arra, hogy az Országgyűlés jóváhagyását követően – az idén augusztusban elfogadott Baross-program szellemében – az uniós követelményeket is figyelembe véve új pályára kerüljön a magyar vasút. Erről beszélt, a terveket tíz pontban összefoglalva, Kóka János közlekedési és gazdasági miniszter a szeptember közepén tartott kormányzóvivői tájékoztatón.

Az egy éve miniszteri kinevezést kapott Kóka János – elmondása szerint –, nem rendelt új tanulmányokat, amelyek a vasút reformjáról szólnak, hanem, miután a kormány, a vasúti kerekasztal tapasztalatait figyelembe véve felhatalmazást adott a vasúti törvénymódosítására, befejezte a korábban megkezdett jogszabályalkotó munkát. A törvény módosítását az EU által támasztott liberalizációs kötelezettségek teljesítése is indokolta. A vasúti reform azonban nem csak a törvénymódosításából, hanem a Budapesti Közlekedési Szövetséghez hasonlóan létrejövő társulások megszervezéséből is áll, amelyeket – a tervek szerint – Debrecenben, Pécsen és Sopronban is létrehozhatnak. A miniszter jónak tartaná, ha ezek a városi közlekedési társulások országos szövetséget alkotnának majd. A vasútnál is megkötik a közszolgáltatási szerződéseket, miképpen például az a villamosenergia-szolgáltatás vagy a távközlés területén történt. A vasúti közszolgáltatási szerződés előkészítésére Kóka János két hónapot adott a MÁV Rt. jogászainak. Ennek kapcsán a miniszter felhívta a figyelmét arra, hogy a vasúti törvény módosítása nem csak a nemzeti vasúttársaságra, hanem a többi már működő, vagy a jövőben létrejövőre is vonatkozik. Ez indokolja a Magyar Vasúti Hivatal felállítását is, amelynek szerepe hasonló lesz a közszolgáltató szféra hasonló hatóságaihoz. A hivatal felállítása révén a tulajdonosi kontroll erősödhet. Az állam rendelni majd meg a közszolgáltatást a társaságtól. Bár a MÁV Rt. igazgatási „vízfőjét” mintegy 30 százalékkal csökkentik, azonban az új hivatal létrehozásával sem növekszik annyival a foglalkoztatottak létszáma, mint ahányan megválnak majd a MÁV-tól.

Szóba került a MÁV Rt. tőkeellátottsága is, amelyet a miniszter megfélemlőnek tart. Mint ismeretes, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium idén augusztusban a korábbi 208 milliárdról 80 milliárd forintra szállította le a vasúttársaság törzstőkéjét. Jövőre azonban, a kiegyensúlyozott gazdálkodáshoz – a miniszter álláspontja szerint – szükségessé válik a tőke felemelése. Ennek többféle forrása lehet, az egyik, hogy a MÁV tulajdonába kerülnek bizonyos állami tulajdonban lévő, de a társaság által kezelt vagyontárgyak. Ez azonban feltételezhetően nem lesz elegendő, ezért állami vagy magánforrásból eredő tőkepótlás igénybevételére is sor kerülhet. Kóka János a dolgozói résztulajdonlás lehetőségét is felvetette, ennek mértéke a társaság részvényeinek 15–20 százaléka lehet. Nem kizárt stratégiai partnerek bevonása sem.

A működés finanszírozására idén 23 milliárd forintos hitelt vett fel a MÁV Rt., és hamarosan újabb 58,5 milliárd forintos kölcsön felvételére lehet számítani. Így – a miniszter bejelentése szerint – a vasúttársaság idei vesztesége a 70 milliárd forintot meg fogja haladni. A jövő évi számok úgy alakulnak, hogy a MÁV Rt. költségvetése hozzávetőleg 100 és 120



Kóka János bejelentette, hogy szétválasztanak egyes üzletágakat, s lesz olyan is, amelyet PPP-formában működtetnek tovább

milliárd forint között lesz. Ehhez ismételt hitelek felvételére lesz szükség, amelyhez ismételt állami garanciavállalással társul majd.

A vasúti fejlesztések üteme az új Nemzeti Fejlesztési Terv keretében felgyorsulhat. Amíg az öt esztendőben 60 millió eurót használtak fel erre a célra, addig 2007-től már 110 millió euró áll majd rendelkezésre.

A vasúti reform része az is, hogy a jelenlegi több mint 40 fajta kedvezményes személyszállítási tarifa létjogosultságát felülvizsgálják, s a nem indokoltak számát és mértékét, valamint a kedvezményezett körét csökkentik. (A kedvezmények felülvizsgálata a vasutasokat azonban nem érinti.) A miniszter több 10 milliárd forint megtakarítást remél ezáltal.

Néhány szervezeti változást is bejelentett a miniszter, szétválasztanak egyes üzletágakat, s lesz olyan is, amelyiket PPP-formában működtetnek tovább. A MÁV Cargo a jövő esztendőből 100 százalékos MÁV-tulajdonú cég lesz, amit az európai liberalizáció tesz kötelezővé. A privatizálás lehetőségét Kóka János elvetette, hiszen az áruszállítás a vasúttársaság nyereséges üzletága. Ugyanakkor szívesen látnák mind az önkormányzati tulajdonlást, mind a vállalkozói tőkét – PPP-formában – a vasúti mellékvonalaknál. A kormányzat realisan számol a Ferihegyi repülőtér és Budapest városközpontját összekötő gyorsvasút megépítésével, amelyhez ugyancsak magántőke közreműködését tervezik.

A vasúttársaság személyszállítási, valamint a gépészeti üzletága 2007-től ugyancsak önállóvá válik, a MÁV Rt. számottevő ingatlan vagyoni kezelésére pedig önálló ingatlanalapot hoznak létre.

Kóka János bejelentette, hogy Mándoki Zoltán vezérigazgatót visszahívja a MÁV Rt. igazgatóságából, és kezdeményezi felmentését. Gaál Gyula elnök-vezérigazgatót megerősítette tisztségében, így a MÁV Rt. első számú vezetője lett. Heinczinger István, a Siemens Rt. korábbi ügyvezető igazgatója, a közlekedési ágazat vezetője pedig a MÁV Rt. általános vezérigazgató-helyettese lesz. A miniszter hat MÁV-vezető felmentéséről döntött, de az érintett személyek neve lapzártánkig nem került nyilvánosságra. ■



Amszterdamban debütál a DAF XF105

Az október 14-től 22-ig nyitva tartó, amszterdami RAI haszonjármű-kiállításon mutatja be a DAF az új XF105-ös típust. Megújult külső és teljesen megreformált fülkebelső, továbbá új alvázkonstrukció jellemzi a típust. A járművet az Euro 4-es és Euro 5-ös műszaki követelményeknek megfelelő változatban is kapható, 12,9 liter hengerűrtartalmú PAC-CAR MX motor hajtja.

Az XF105-ös sorozatgyártása 2006 első negyedévében kezdődik, és az új modell várhatóan újabb mérföldkő lesz majd a minőség, hatékonyság és szállítási teljesítmény tekintetében.

A DAF XF105-ös tervezői a jármű kifejlesztésekor a tartósságra, megbízhatóságra, az üzemeltetési költségek alacsony tartására, az Euro 4-5 károsanyag-kibocsátási előírások betartása mellett minél nagyobb szállítási teljesítményre és hatékonyságra, valamint a minden gépkocsivezetői igényt kielégítő kényelemre és munkakörnyezetre helyezték a hangsúlyt.

Az XF105-ös külseje megújult, melynek köszönhetően markánsan elkülöníthető az XF95 Euro 3-tól, ugyanakkor megőrzi annak fő jellegzetességeit. Az új Super Space Cab tető, a teljesen újratervezett felső hűtőrács és a megújult formájú elülső acéllökhárítóval szerves egységet alkotó alsó hűtőrács masszív, mégis barátságos benyomást kelt.

Az XF105-össel a DAF ismét bebizonyítja, hogy élen jár az ergonómia, a belső dizájn, a felhasznált színösszeállítások és anyagok, a helykihasználás, felületkialakítás és általános minőség tekintetében. Az új ajtópanelektől kezdve az elegáns anyagokon, még tágasabb tároló-rekeszekben és új műszerfalon át a hálófülkéig a DAF csúcsmodellje minden részletében tökéletes.

Az XF105-ös repülőgépekéhez hasonló kialakítású műszerfalán levő három DIN-csatlakozó nagyméretű navigációs berendezések, telematikai berendezések és audioeszközök beszerelését teszik lehetővé. Mind a négy, elektromos működtetésű visszapillantó tükör, és a szintén elektromos működtetésű ablakemelő szabályozói az ajtóba épített külön paneleken kaptak helyet.

A motor-kiemelkedés mindössze 15 centiméteres, így a padló majdnem lapos. Ez megkönnyíti a közlekedést a fülkén belül, és kényelmesebb belmagasságot biztosít mind a Space Cab (1,75 m), mind a Super Space Cab (2,10 m) változatnál. AS-Tronic automata sebességváltó használata ese-



tén a fülke padlója teljesen belakható, míg a kézi működtetésű sebességváltónál a váltókar lehajtható, így nem akadályozza a közlekedést a fülkében. A két nagy ágyat magában foglaló, megújult hálófülke jól tükrözi, mennyire odafigyel a DAF a gépkocsivezető igényeire.

Az XF105-öst az új, 12,9 liter hengerűrtartalmú PACCAR MX motor hajtja, melyet a DAF Trucks Eindhovenben fejlesztett ki és kezdett gyártani. Kezdetben a motor 300 kW-os (410 LE), 340 kW-os (460 LE) és 375 kW-os (510 LE) teljesítményváltozatokban lesz kapható. A hathengeres soros motor alacsony üzemanyag-fogyasztás mellett nyújt kiemelkedő teljesítményt és rugalmas felhasználhatóságot. Kifejlesztésekor fontos szempont volt a megbízhatóság és tartósság is, a motor élettartamát gyárilag 1,6 millió kilométerben határozták meg.

Az Euro 4 és Euro 5 károsanyag-kibocsátási határértékek teljesítése érdekében a DAF XF105-öst DeNOx katalizátorral látták el.

A légtartályok és egyéb alkatrészek az alvázon belülré kerültek, helyet biztosítva egy nagyobb üzemanyagtartály számára. Ennek, és az SCR DeNOx berendezés és az 50 vagy 75 literes AdBlue adalékanyag-tartály kompakt kialakításának köszönhetően a legnagyobb beszerelhető üzemanyag-tartály űrtartalma eléri az 1500 litert, amely az Európában engedélyezett legnagyobb űrtartalom. Csakúgy, mint az XF95, az XF105 is elektronikus vezérlésű tárcsafékekkel van ellátva, az ABS, az ASR, a járműstabilitás-kontrolláló berendezés és a fékrásegítés pedig további biztonságot nyújt a gépkocsivezetőnek.



Budaörsön is teljes a szolgáltatási paletta

A Csiki-Bege nyugati kapuja



Bár még messze nincs kihasználva az a lehetőség, ami a Csiki-Bege Kft. több, mint másfél éve megnyílt budaörsi telephelyében rejlik, a döntés helyességét az eltelt idő is igazolta. Ezzel a lépéssel a nyugat-magyarországi ügyfélkörhöz valóban közelebb került a cég, ugyanis számos érdeklődő használta ki azt a lehetőséget, hogy nem kell átutaznia a fővárost ahhoz, hogy a teljes Csiki-Bege szolgáltatási palettához hozzájusson.

Ma már szinte minden napos gyakorlat, hogy az ügyfelek által a cég központi raktárkészletében kiválasztott teherautót, vagy személyautót a telephely vezetője ide kéreti át, mivel az érdeklődők inkább másnap visszajönnek megnézni, mint sem átutazzanak Budapest túloldalára, az M3 bevezető szakasza mellé. De valójában pont ezért hozták létre a telepet, mondja elégedetten a telephelyvezető, ami a tulajdonosi döntés helyességét támasztja alá.

Az M1-M7 autópálya közös kivezető szakaszán található telepen szervizelést nem tudnak a helyszínen végezni, mivel a szalon és a szervizépület megépítése a cég későbbi terveiben szerepel. De az on-line rendszeren keresztül a Kft teljes járműkínálatát az érdeklődő elé tudják tárni, valamint az autók adásvételéhez kapcsolódó összes szolgáltatást, mint hitelügyintézés, biztosításkö-

tés, gépjármű átírás, autó beszámítás, felvásárlás meg tudnak itt oldani.

A folyamatosan változó használt személy- és teherautó kínálat és igénybe vehető bérautópark mellett a teljes Csiki-Bege szolgáltatási palettát kínálják. Köztük a használt autókra is érvényes fél éves garancia mellett, a még mindig kuriózumnak számító 3 éves garantált visszavásárlást is biztosítják a vevőknek. Az sem általános, hogy az ügyfél igényéhez legjobban megfelelő megoldásra tesznek javaslatot. Ennek alapfeltétele az ügyfél igényeinek alapos felmérése, hiszen a Csiki-Bege Kft működésében az egyik legmeghatározóbb elv a kiváló ügyfélkezelés.

Jelentős bérautó-flottát értékesítettek már a környéken található vállalkozásoknak, például a KIKA nyitásakor is Csiki-Bege teherautókat béreltek az áruházzal beköltözéséhez, feltöltéséhez. Egy közeli márkaszervizzel kiválóan működik az a kapcsolat, amely alapján a javításra érkező kisteherautók helyett itt, a Csiki-Bege budaörsi telepén tudnak a kocsik tulajdonosai csereautót bérelni a szervizelés időtartamára. A szolgáltatással pedig olyannyira megvannak elégedve az autósok, hogy bizony előfordult olyan is, hogy a legközelebb esedékes autóvásárláskor az egykori csereautós a Csiki-Bege Kft-től vásárolta a következő autóját.

A környéken egyre több vállalkozó, cég ismeri már a Csiki-Bege budaörsi telepe által nyújtott lehetőségeket, mondja örömmel a telephelyvezető. Ebben természetesen a célirányos mar-

ketingnek, akcióknak is jelentős szerepe van. Jelenleg is akciós áron kínálják eladásra a teszt- és bérautóikat, mutatja a szórólapot a telephelyvezető, amin kiemeli, hogy a használt teherautók mellett a használt személyautók beszámításánál is kedvező árat ajánlanak az ügyfeleknek. A Budapest nyugati kapujában letelepült multinacionális cégekkel jó kapcsolatot sikerült kiépíteni. Így nem egy megrendelés futott már be a közelmúltban a piacnak ebből a szegmenséből.

A szolid létszámból egy ember külön a bérautók kiadásával foglalkozik. Az 1 órától a tartós, akár 3 éves autóbérlésig készen állnak a Fiat kisteherautók teljes palettáját kínálva. Az sem okozott problémát, hogy egyszerre 28 autót állítsanak ki a bérlőnek, a megadott időre, nem beszélve arról a problémáról, mikor az áruval megrakott teherautója mellől kért segítséget a partner. A kiküldött csereautóba „csak” át kellett pakolni, és már mehetett is tovább, a lerobbant kocsit pedig a szerelők elvontatták a Csiki-Bege Tengerszem utcai szervizébe. Idén tavasztól pedig már a Szentendrei úton megnyílt Autóplázában is meg tudják oldani a hasonló problémákat.

De mindezek mellett az ott dolgozók talán arra a legbüszkébbek, hogy több visszatérő ügyfelük van. Ez pedig azt bizonyítja, hogy a Csiki-Bege szolgáltatásokkal, a Csiki-Bege színvonallal elégedettek a partnerek, ami minden reklámnál többet ér.

F.T.I.

Kováts Endre:

A kabotázs fuvarozásról

Az Európai Unió régi tagországai között 1998. óta bármely szolgáltatást nyújtó közúti áru fuvarozó, aki rendelkezik a 881/92/EGK rendeletben meghatározott közösségi engedéllyel, jogosult díjazás ellenében, ideiglenesen belföldi közúti áru fuvarozási szolgáltatást, azaz kabotázs fuvarozást nyújtani a „befogadó tagállamban”, anélkül hogy ott székhelye vagy egyéb telephelye volna.

Magyarország a csatlakozási tárgyalások eredményeként, az áru fuvarozási kabotázs liberalizálása tekintetében 3+2 évre átmeneti mentességet kapott. A Tanács a nem honos fuvarozók valamely tagállamban nyújtott belföldi közúti áru fuvarozói szolgáltatás feltételeinek meghatározásáról szóló, a kabotázs fuvarozásra vonatkozó 1993. október 25-i 3118/93/EGK rendeletének végrehajtása, számunkra csak a türelmi idő letelte után bír kötelező érvénnyel.

Az átmenetet nemcsak Magyarország, hanem az EU régi tagállamai is kérték (elsősorban Németország és Ausztria). A tagországok saját fuvarozóikat kívánták megvédeni, arra hivatkozva, hogy a tagjelöltek szállítói sokkal alacsonyabb költségszinttel működnek. Az átmenet Lengyelországra, valamint némileg más feltételekkel Csehországra, Szlovákiára és a három balti államra is kiterjed.

A harmadik év lejártá előtt bármelyik tagállam saját viszonylatában, egyoldalú értesítéssel további két évre meghosszabbíthatja az átmenetet. Ha egy tagállam nem él ezzel, a csatlakozás utáni ötödik év végéig még mindig lehetőség van arra, hogy a nagymértékű kabotázs-tevékenység miatt kialakuló piaci válság esetén védő intézkedéseket vezessen be.

A kabotázs tevékenységet szabályozó tanácsi rendelet alapján így a hazai vállalkozásoknak jelenleg nem áll módjukban legalisan, megfelelő törvényi háttér meglétét feltételezve a tagországokban kabotázs fuvarozást végezni.

Magyarországon nem honos gépjármű belföldi forgalomban a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet 21. § (3) bekezdése alapján kabotázs fuvarozás csak a gazdasági és közlekedési miniszter külön engedélyével folytatható. Ez egyben azt jelenti, hogy külön engedélyezési eljárás igénybevétele nélkül más tagállam sem köteles megengedni területén magyar fuvarozó belföldi forgalmában való részvételét.

Az átmeneti időszak természetesen nem zárja ki, hogy Magyarország és a többi EU-tagállam kétoldalú egyezményeket kössön a kabotázs piac fokozatos megnyitására.

Az EU e kérdés rendezését a tagállamok és Magyarország közötti kétoldalú megállapodások hatáskörébe utalta. Tárcánk ugyan nem zárkózik el ennek kezdeményezésétől, de a csatlakozásunk következményeként kialakult éles fuvarpiaci verseny miatt nem tekinthető a közeljövőben reálisan megvalósítható célkitűzésnek a kabotázs fuvarozás végzésének

liberalizálása, és a fuvarozói érdekképviseltek ehhez szükséges konszenzusának megteremtése.

Az EU közös áru fuvarozási piacába való integrálódásunk előrehaladásával a jövőben a kabotázs fuvarozás igényével várhatóan egyre több – belföldi és más tagországbeli – vállalkozó meg fogja keresni tárcánkat. Tárcánk az igények elbírálásának konfliktusmentes kezeléséhez mindenkor megkéri az adott ügyre vonatkozóan a fuvarozói érdekképviseltek szakmai álláspontját is.

Az érdekképviseltek közül az MKFE azt az álláspontot képviseli, hogy a „magyar áru fuvarozók érdekében mindenkivel, de az Unióhoz együtt csatlakozott országok közül Szlovákia, Szlovénia, Csehország és Lengyelország tekintetében különösen szükséges 2007-ig, sőt 2009-ig a kabotázs tilalmat fenntartani. A balti államok, Ciprus és a korábbi tagországok tekintetében elemezni fogják a kabotázásra vonatkozó derogációból adódó előnyöket és hátrányokat, melynek alapján kívánják kezdeményezni az említett országok vonatkozásában a részleges, vagy esetleg a teljes liberalizálást”. E tekintetben a NiT Hungary álláspontja az, hogy a „külföldi áru fuvarozó vállalkozások viszonyossági alapon történő »beengedése« a magyar áru fuvarozási piacra az átmeneti mentesség lejártát megelőzően még részlegesen sem indokolt, kivéve ha olyan Magyarországon felmerülő fuvarozási igényt kell kielégíteni, mely igény kielégítésére a magyar honosságú vállalkozások nem rendelkeznek megfelelő jármű kapacitással”.

Felkészülés a kabotázs fuvarozásra

A kabotázs fuvarozás liberalizációjára való felkészülésnél indokolt megvizsgálni mindazon szakmai összefüggéseket, melyek a hazai közúti fuvarozók versenyképességét érinthetik. E tekintetben sarkalatos kérdés annak megválaszolása, hogy mit jelent a kabotázs fuvarozás definíciójánál az ideiglenesség kritériuma, az össz áruszállítási teljesítményhez viszonyítva milyen nagyságrenddel kell számolni a kabotázs fuvarozásokat érintően, és a hazai szállítási piac mely szegmensét fogják várhatóan érinteni a kabotázs fuvarok.

A kabotázs fuvarozás ideiglenessége

Az EK-Szerződés 71. cikke (1) bekezdésének b) albekezdésén alapuló közösségi rendeletek a kabotázs fogalmát a következőképpen határozzák meg: az a nem honos fuvarozó, aki rendelkezik közösségi engedéllyel, ideiglenes jelleggel és mennyiségi korlátozások nélkül belföldi közúti szállítási szolgáltatásokat végezhet valamely másik tagállamban anélkül, hogy ott székhellyel vagy telephellyel kellene rendelkeznie.

A kabotázs-fuvarozás két legfontosabb jellemzőjének egyike tehát, hogy az említett szolgáltatásnyújtás kizárólag ideiglenes jelleggel végezhető.

A kérdés megválaszolásának fontosságát mi sem bizonyítja jobban, hogy a Bizottság az Európai Unió tagállamainak kérésére kezdett el foglalkozni a kabotázs-fuvarozás által felvetett problémákkal.

Az „ideiglenes jelleggel” kifejezés meghatározásának hiánya a közösségi jogszabályokban már jó ideje gondot jelent. Ez a hiány a kabotázs-tevékenységek pontos alkalmazási körének tekintetében az ágazat szereplői között bizonytalanságot teremtett. Emellett – noha a csatlakozási szerződés az új tagállamok legtöbbszörében a kabotázs tekintetében átmeneti időszakokat állapított meg – a bővítés a közúti fuvarozók körében aggodalmakat okozott, s ez arra ösztönözte a nemzeti hatóságokat, hogy állást foglaljanak a helyzetről, illetve, hogy felkérjék a Bizottságot az ideiglenes jellegű kabotázs fogalmának értelmezésére. Végül több tagállam is felvetette, hogy a kabotázs-tevékenységeket és különösen a referencia-időszakot nehéz ellenőrizni. Néhány tagállam olyan időtartamokat állapított meg, amelyek letelével a fuvarozóknak vissza kell térniük származási országukba. E tagállamok olykor kritériumokat is megállapítottak annak meghatározására, hogy egy fuvarozó által egy, a telephelyétől eltérő tagállamban végzett szolgáltatás, vagy szolgáltatáscsoport nyújtása ideiglenes jellegűnek minősül-e.

A közúti kabotázs-tevékenységekkel kapcsolatos jogi elemzések és gazdasági fejlemények azt mutatták, hogy a tevékenységek ideiglenes jellegének értelmezése nélkülözhetetlen – elsősorban a tagállamok által bevezetett szabályok és gyakorlatok túlburjánzásának elkerülése érdekében. A Bizottság az árufuvarozás terén a közúti kabotázs ideiglenes jellegéről kiadott 2005/C 21/02 számú közleményében az alábbi értelmezést javasolja:

„Az ideiglenes jellegű kabotázs-tevékenység elbírálására vonatkozó kritériumoknak meg kell felelniük a Bíróság által rögzített kitételeknek, amelyek a következők: a szolgáltatásnyújtás időtartama, gyakorisága, folyamatossága és ismétlődése. Mindenesetre az egyes helyzetek konkrét vizsgálatának alapja e négy kritérium kell, hogy legyen.

A Bizottság tehát a Bíróság által megállapított kritériumok alapján bírálja el a konkrét eseteket, a tagállamok által megállapított legfeljebb egy vagy két hónapos tőrés határral.

A fogadó országban telephellyel nem rendelkező fuvarozó által ebben az országban végzett olyan tevékenységek ellentétesek a 3118/93/EK rendelettel, amelyek:

- *állandó jellegűek, illetve végzésük folyamatos vagy rendszeres; vagy*
- *végzésük rendszeres, és nem kizárólag a körülmények szerint történik; vagy*
- *azzal járnak, hogy a telephellyel nem rendelkező fuvarozó járműve soha nem lép ki a fogadó ország területéről.*

2005. I. 26. C 21/7 Az Európai Unió Hivatalos Lapja HU”

Ez a közlemény nem sérti az Európai Bíróságnak és az Elsőfokú Bíróságnak a Szerződés kabotázsról szóló részé-

nek értelmezésével kapcsolatos határozatait illetve a 3118/93/EGK rendeletet.

A gyakorlatban megállapítható, hogy nem könnyű egyértelműen meghatározni, hogy egy tevékenység mikortól vált ideiglenesből állandó jellegűvé. Ez azonban fontos, mivel a gazdasági szereplőknek joguk van tudni, meddig terjednek lehetőségeik a kabotázs-tevékenységek folytatására, a tagállamoknak pedig jogukban áll piacaikat védelmezni az olyan szolgáltatás-nyújtókkal szemben, akik egy ideiglenes jellegű tevékenység látszatát keltve a valóságban állandó jellegű tevékenységet folytatnak, kivonva magukat a fogadó ország telephely létesítésére vonatkozó szabályai alól.

A Bíróság által megállapított, és a kabotázs-tevékenységek ideiglenes jellegének elbírálására szolgáló fenti négy tényező – a szolgáltatásnyújtás időtartama, gyakorisága, folyamatossága és ismétlődése – távolról sem az egyedüli meghatározó tényezők, de kiváló kiindulási alapot nyújthatnak az elemzéshez. E kritériumokat azonban nem lehet automatikusan alkalmazni. Viszonyítási alapként szolgálhatnak az ellenőrzésekhez, de nem mentesítik a nemzeti hatóságokat az egyes helyzetek sajátos körülményeinek kivizsgálása alól.

E tekintetben meg kell jegyezni, hogy egy adott személy vagy vállalkozás akár feljelentést is tehet az Európai Bizottságnál, ha megítélése szerint egy adott tagállam szabályozása a Szerződésben vagy a 3118/93/EGK rendeletben leírtakkal ellentétesen korlátozza a szolgáltatásnyújtás szabadságát.

A kabotázs fuvarozás várható nagyságrendje

A régi tagállamokban bejegyzett fuvarozók által végrehajtott kabotázs-szolgáltatások 2002-ben megközelítették a 11 milliárd árutonna kilométert – ami 2000-hez képest számottevő, 25,3%-os növekedést jelent – a kabotázsnak a teljes közúti fuvarozási ágazatban jellemző hányada továbbra is elenyésző: 2002-ben az EU 14-ek (az EU Görögország kivételével) körében a (nemzeti és nemzetközi) fuvarozási tevékenységek csupán 0,8%-a volt kabotázs. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy noha ez a 0,8%-os arány a teljes egészhez mérve elenyésző, a kabotázs okozta probléma mindinkább érezhető hatását, a bővítés után pedig már-már aggályosnak mondható.

Az EUROSTAT (3) szerint a korlátozott nemzeti piaccal rendelkező, illetve a nemzetközi fuvarozási piacok tőszomszédságában elhelyezkedő kisebb tagállamok fuvarozói számára a kabotázs rendkívül fontos lehet: aránya 2002-ben a luxemburgi, belga és ír fuvarozók által végrehajtott összes közúti fuvarozási tevékenység terén sorrendben 22%, 4% és 3% volt. Abszolút értékben kifejezve a kabotázspiacon továbbra is a Benelux államok fuvarozói a legaktívabbak: 2002-ben csak e három ország a kabotázs-szolgáltatások 55%-át valósította meg. A közel 15%-os piaci részesedéssel rendelkező német fuvarozók szintén igen aktívak.

Franciaország és Németország a kabotázs-fuvarozás végrehajtásának két kedvelt helyszíne: a teljes kabotázs sorrendben 31% és 28%-a e két országban valósul meg. Az Egyesült Királyság az összes tevékenység 13%-ával a kabotázs har-

madik legkedveltebb helyszíne. Az Európai Unió határsávjában elhelyezkedő országok részesedése kevesebb, mint 1%.

Ha megkíséreljük a régi EU tagországokban kialakult tendenciák alapján a kabotázs fuvarozás nagyságrendjét prognosztizálni, akár olyan következtetés is levonható, hogy a hazai közúti ágazatban nem fog jelentős szerepet játszani a kabotázs fuvarozás.

Az EU csatlakozás után a 25 ország számára megnyitott belső piacon minden – az előírásoknak megfelelő – fuvarozó számára szabad lett a fuvarozás a tagországok között. Ennek következményeként a környező tagországok fuvarozói növekvő számban jelentek meg a magyar fuvarpiacon. Becslések szerint manapság a Magyarországról induló export áruszállítások 60%-át már külföldi fuvarozók bonyolítják le. Sajnos az ilyen nagymérvű piacvesztés arra utal, hogy a kabotázs fuvarozás liberalizációjával – amennyiben az elkövetkező években a hazai fuvarozók versenyképessége nem javul – további piacvesztéssel kell számolni.

Kabotázs fuvarok várható piaca

A csatlakozás óta eltelt időszakban tárcánkat kabotázs-fuvarozás végzésének engedélyezése tárgyában viszonylag kevés külföldi vállalkozó kereste meg. A jelentkező igények kisebb mértékben a speciális műszaki felépítményű járművek foglalkoztatására irányultak (gabona szállítás, üzemanyag szállítás). A korlátozott nemzeti piaccal rendelkező országok közül Hollandia reprezentáns cége azonban már 100 db-os nagyságrendben kezdeményezte a kabotázs-fuvarozás engedélyezését. Indokként a fuvarozó cég logisztikai szolgáltatásokhoz kapcsolódó több száz darabos járműparkja hatékonyabb fuvarszervezési lehetőségének megteremtése szerepelt. A könnyen szervezhető, tömegárus feladatok végzésének engedélyezése szintén szerepelt a külföldi megkeresések között. Kedvezőtlen jelenség, hogy magyar vállalkozók közül csak egy cég kereste meg tárcánkat, hogy külföldön szeretne kabotázs-fuvarozást végezni (vasúti pályaudvari el-és felfuvarozás).

Az eddig jelentkező igényekből ugyan nehéz a jövőképre vonatkozóan általánosítható következtetéseket levonni, de tényként állapítható meg, hogy a külföldi fuvarozó vállalkozók aktivitása lényegesen meghaladja a hazai vállalkozókét.

A másik levonható következtetés, hogy a kabotázs igények a nagyvolumenű, könnyen szervezhető áruszállítási feladatok végzésére irányultak (pl. mezőgazdasági tömegáru, útpépítéshez, logisztikai szolgáltatásokhoz kapcsolódó szállítások). A belföldi fuvarozókat ezen szállítási feladatoknál bekövetkező piacvesztés különösen hátrányosan érintené.

A kabotázs-tevékenységek elbírálására szolgáló négy tényezőt, a szolgáltatás nyújtás időtartamát, gyakoriságát, folyamatosságát és ismétlődését alapul véve valószínűsíthető, hogy a tevékenység liberalizása után ezen piaci szegmensek továbbra is megmaradnak célpontként a külföldi fuvarozó vállalkozók előtt. A kabotázs fuvarok alapvetően a belföldi fuvarpiacot érintik, ezért elsődlegesen a belföldi fuvarozóknak kell tudni felvenni a piaci versenyt a majd megjelenő

külföldi nemzetközi fuvarozás végzésében járatos vállalkozókkal. A liberalizált jelleg és a várhatóan megjelenő nagyszámú konkurens jelenléte miatt valóban a versenyképesség fogja jelenti a piacon maradás egyetlen garanciáját. Mindez a közúti fuvarpiacon a közlekedés egyéb alágazataihoz képest is jobban reflektor fénybe helyezi a versenyképességgel összefüggő kérdéseket.

Az átmeneti mentesség fokozott kihasználásának elősegítése érdekében a halasztás időtartama alatt, a kormányzat által is támogatott programokkal kell erősíteni a hazai fuvarozó vállalkozók piacmegtartó képességét.

A belföldi fuvarozók esetében látható, hogy a kabotázserogáció csak elhalasztja a probléma rendezését, ugyanakkor a korszerű nemzetközi járműparkkal rendelkező vállalkozások piaci lehetőségeit erősen korlátozza. Komoly szakmai dilemmaként jelenik meg: mi tekinthető jobb megoldásnak. Megvárni a türelmi időszak végét, vagy bizonyos relációkban már most megkezdeni egyes tagországokkal a tárgyalást a kabotázs fuvarozás végzésének liberalizálására.

Az új tagállamok felvétele kibővítette az EU belső fuvarpiacát, ugyanakkor megváltoztatta a résztvevők működési környezetét, versenyfeltételeit. Különösen a közúti áru fuvarozás területén vetődik fel erőteljesen a versenyképesség megőrzésének kérdése, mivel a hazai vállalkozóknak olyan piacon kell megfelelniük az elvárásoknak, amelyre eddig csak külön engedély birtokában lehetett bejutni. Nehezíti a helyzetet, hogy a kedvezőbb feltételek között dolgozó, a piaci viszonyokat jobban ismerő, komoly nemzetközi tapasztalatokkal rendelkező versenytársak mellett az újonnan csatlakozó, és a hazaihoz hasonló feltételekkel rendelkező közép-kelet-európai konkurensokkal is meg kell birkóznuk. A magyar jogrend mára teljes mértékben alkalmazkodott az uniós előírásokhoz. A tapasztalatok mégis az EU 15-ök és a magyar közlekedési vállalkozások piaci helyzete, versenyképessége közötti jelentős különbségre utalnak.

A fuvarpiac liberalizálását követően több vonatkozásban is átrendeződtek az erőviszonyok. Az engedélykontingens megszűnésével kiéleződött a hazai fuvarozó vállalkozások közötti verseny, sőt a külföldiek is megtalálhatók a szereplők között. Bár a kabotázs egyelőre tilos, az érdekképviseletektől származó információk szerint Magyarországon már megjelentek az újonnan belépett tagországok fuvarozói is. Mind a kínálati, mind pedig a keresleti oldalon átrendeződött a struktúra, ez utóbbi eltolódása várható a komplexebb szolgáltatások irányába. Korábbi vizsgálatokból ismert a magyar közúti fuvarozók versenyképességének színvonala, más fuvarozókkal szembeni erősségeik és gyenge oldalaik. Tárcánk úgy ítéli meg, hogy kutatási téma keretében is vizsgálni kell a kabotázs jelenlegi helyzetét, beleértve a legális és a szabálytalanul végzett kabotázst egyaránt.

Elemelve a mára kialakult helyzetet, a piaci igényeket és a kibővült kínálati palettát, javaslatokat kell kidolgozni a versenyképesség megtartására és javítására. Meg kell határozni azokat a területeket és lehetőségeket, ahol a piaci résztvevők adottságaival is számolva, esélyek mutatkoznak a hazai vállalkozások helyzetének erősítésére.

(A szerző, Kováts Endre, a GKM vezető főtanácsosa.)

Ügyfélpontot nyitott a DHL

Az eddiginél kedvezőbb tarifáért lehet feladni és átvenni a csomagokat a budapesti Bank Centerben megnyitott DHL Express Magyarország servicepoint-jánál. A hazánkban újszerű megoldással a vállalat a magánszemélyek és a kisvállalkozások felé nyit.

A piacvezető expressz logisztikai cég új szolgáltatásával elsősorban a kis- és középvállalkozások, illetve a magánszemélyek speciális elvárásainak kíván megfelelni. Így a célcsoport számára könnyebbé, gyorsabbá és olcsóbbá válik az expressz csomagküldés és fogadás.

A számos európai országban már jól ismert servicepoint-hálózat első magyarországi egysége a budapesti Bank Centerben nyílt meg. A DHL tervei szerint az első lépést hamarosan újabbak is követik majd: az Office Depot-val együttműködésben üzemeltetett következő egység várhatóan néhány héten belül fogadhatja az érdeklődőket.

A koncepció lényege, hogy maximálisan figyelembe veszi a kis- és középvállalkozások, illetve a magánszemélyek



lyek igényeit. A cég felmérései azt mutatják, hogy az elmúlt időszakban érezhetően megnőtt az ezen ügyfelek által igénybevett expressz szolgáltatások száma. Az európai uniós csatlakozás ugyanis a kisebb vállalkozások számára is új lehetőségeket kínált a nemzetközi üzleti kapcsolatok kiépítésére, a magánszemélyek körében pedig egyre gyakoribb a külföldi munkavállalás vagy tanulás, illetve megnőtt az interneten történő rendelések száma is.

Ennek az ügyfélkörnek az ár mellett meghatározó szempont a rugalmasság. Életmódjuk és munkastílusuk miatt nincs idejük a csomagot hozó vagy vivő futárra várni, szívesebben térnek be az általuk kényelmesnek tartott időben a gyűjtőpontokra. A servicepointok elhelyezésénél meghatározó szempont, hogy mindenki által könnyen elérhető, lehetőleg központi, vagy egyéb nagy forgalmú helyen, üzletben legyen.

A servicepointok működésének köszönhetően a DHL alacsonyabb áron tudja nyújtani a belföldi és légi expressz szolgáltatásait. Ügyfeleik telefonon és az interneten keresztül is ellenőrizhetik csomagjuk aktuális helyzetét.

– A DHL a servicepointokkal fizikai értelemben is közelebb kerül az ügyfeleihez. Szolgáltatásaink akkor és ott érhetők el, ahol és amikor a partnereink számára kényelmes és szükséges. Így egy jobb, ügyfélbarátabb hálózatot tudunk kiépíteni, ahol nem kell a futárokhoz alkalmazkodni – nyilatkozta *Joseph Böröcz*, a DHL Express Magyarország Kft. ügyvezető igazgatóhelyettese, kereskedelmi igazgató.

A. P. Maersk tulajdonában a P&O Nedlloyd

Legnagyobb lehet a konténerszállításban

A dán hajózási óriásvállalat, az A. P. Maersk (APM) nincsen messze az általa kitűzött céltől, hogy a világ legnagyobb konténerszállító hajózási társasága legyen. A dán cég ugyanis felvásárolja a holland és brit tulajdonban lévő P&O Nedlloyd (PONL) vállalatot, s így megnyílik előtte az út, hogy a legnagyobb legyen a konténerszállítás piacán.

A szenzációs bejelentésre már számítani lehetett, s már csak az Európai Unió közlekedési bizottságának hozzájárulására volt szükség, hogy az üzletet nyélbe üthessék. Az APM-t egyebek mellett arra kötelezték, hogy az Európa és Dél-Afrika viszonylatában is kereskedő PONL-társaságban való tevékenységéről mondjon le. A dánoknak a most létrejött üzlet mintegy 2,3 milliárd euróba került. A Nedlloyd egyébként a világ második számú konténerszállító hajózási társasága volt, amely 167 hajóval rendelkezett. Az APM eddig 400 hajót üzemeltetett, s úgy is vi-



lágelső volt. Ezentúl a világ konténerszállítási piacának mintegy 18 százalékát ellenőrzi, ami azt jelenti, hogy egyszerre 1,58 millió TEU mennyiségű árut képes elszállítani. A cég majdnem két és félszer több hajóval rendelkezik, mint az utána következő MSC hajózási társaság, amely egyszerre csak 0,71 millió TEU mennyiségű árut képes elszállítani.

Arról még nem született döntés, hogy mi lesz a PONL vezetőinek sorsa. Az új vezérigazgató minden bizonnyal *Eric Sisco* lesz, aki korábban az APM spanyolországi, portugáliai és marokkói üzletágát irányította. A PONL vezetői közül egyedül csak *Rutger van Slobbe* marad az új cég vezetésében.

(DVZ)



A DTZ SZERINT KÉRDÉSES A SUPERPORTS-FEJLESZTÉSEK INDOKOLTSÁGA

Motorways of the Sea, avagy tengeri autópályák?

Az EU Motorways of the Sea programja révén próbálja meg a közúti teherforgalom egy részét a tengerre terelni. Ma még nem látszik, hogy a kereskedelem változásai alátámasztják-e az úgynevezett superports-fejlesztéseket, vagy inkább a kisebb kikötői létesítményeket célszerű fejleszteni – véli a DTZ tanulmánya.

Becslések szerint az unió 25 tagállamának kereskedelme 2010-re mintegy 38 százalékkal nő, s a további EU-bővítés, illetve a csatlakozó országok földrajzi elhelyezkedése nyomán újabb piacok nyílnak meg ezen országok számára. Mindez egyben azt is jelenti, hogy az új piacok elérése megváltozik, ami kihát a szállítványozásra és a logisztikai folyamatokra. A változó folyamatokat több uniós törekvés is megpróbálja tervezett mederbe terelni, így a Ten-T autópálya-program, illetve Motorways of the Sea néven a tengeri szállítási utakat érintő program.

Az utóbbi program alapvető célul azt tűzi ki, hogy az Európán belül domináns közúti szállítványozásról forgalmat tereljen át a tengeri szállítványozásra, így csökkentse az utak és egyben a kontinens leterheltségét. Négy főbb útvonalat jelöl ki ennek elősegítésére: Balti-tenger, Nyugat-Európa, Délkelet-Európa, és Délnyugat-Európa tengerei. A meglévő kikötők mellett így újak jelenhetnek meg, hogy mind a hosszú, mind a rövid távú tengeri szállítást kiszolgálják – derül ki a DTZ nemzetközi ingatlan-tanácsadó elemzéséből.

A DTZ megállapításai szerint a tengeri szállítás további fejlődés előtt áll, amiben katalizátor szerepe van az egyre erősödő ázsiai gazdaságoknak. Az európai útvonalakat is befolyásolja az



FOTÓ: BLOOMBERG

ANTWERPENI KIKÖTŐ – A nagyok is jelentős fejlesztéseket terveznek

unióon kívülről érkező növekvő árumennyiség, illetve ennek a belső piacokra történő kiszállítása. Egyrészt kialakulhat rövid távú tengeri szállítás (Marco Polo program), másrészt az átalakuló kikötőkben és a kikötőkhöz kapcsolódó logisztikai kiszolgáló létesítményekben mérhető lényeges változás.

Rotterdam, Antwerpen vagy a franciaországi kikötők – Le Havre és Marseille – jelentős fejlesztéseket terveznek, hogy az új kihívásokra időben tudjanak reagálni, s ezzel megőrizzék versenyhelyzetüket. Számukra a balti államok, Oroszország kikötői kapacitása, vagy akár Lengyelország és Ukrajna jelentik a legfőbb „veszélyt”. A legnagyobb kapacitásbővülés például Szentpéterváron (Oroszország) történt, ahol négy év alatt mintegy 35 százalékkal nőtt a forgalom.

Rotterdam olyan fejlesztést tervez, amelynek révén 2011-re körülbelül ezer hektár új kikötői terület épül ki, mintegy 2,5 milliárd eurós költséggel. Az ilyen mértékű fejlesztések számos kérdést is felvetnek, amelyekre egyöntetű válasz még nem fogalmazódott meg. Ma még nem látszik például, hogy a kereskedelem változásai alátá-

masztják-e az ilyen óriási, úgynevezett superports-fejlesztéseket, vagy inkább a kisebb, de sűrűbb hálózatot alkotó kikötői létesítményeket célszerű fejleszteni és fenntartani. Számos logisztikus nehezen tudja elképzelni a tengeri szállítványozás nagyobb térhódítását, hiszen hátrányai közé sorolják annak rugalmatlanságát, esetleges kapcsolódó pluszköltségeit (konténerezés, szárazföldi logisztikai rendszer kikötőhöz kapcsolása). A legfőbb hátránya azonban a lassúság, ami a mai felgyorsult áruszállítással nem összeegyeztethető. Bár a Genova és Barcelona közötti, kifejezetten kamionszállításra szakosodott komp 12 óra alatt juttatja el a járműveket a célállomásra, túl ritkán jár és kiegészítő okmányok szükségesek az igénybevételéhez, emiatt a közúti forgalomnak nem igazi alternatívája.

A DTZ véleménye szerint a tengeri szállítás további jelentős fejlődés előtt áll, ezzel párhuzamosan az ehhez kötődő egyéb logisztikai kiszolgáló egységek fejlesztése is szükségszerű. Ennek jelei már több ország ingatlanpiacán megmutatkoznak, főként Hollandiában, Franciaországban és Belgiumban.

(Napi Gazdaság)



Fuvardíjtükör

A CBRB gázolaj jegyzései augusztusban folyamatosan emelkedtek, a hónap végére elérték az 54,00 euró/100 liter értéket.

Az ARA kikötőkben pangás volt tapasztalható a piacon. Dunai relációban a továbbra is csökkenő mennyiségű szója mellett kokszolható szén, só és magnézit került berakásra. Rajnai, majnai kikötőkbe, illetve a német csatornák felé irányuló áruk közül többnyire energetikai szén, agyag, takarmány és homok szerepelt az árupalettán.

A Majnán megélnéült a forgalom, mert nőtt a feladásra kínált gabona mennyisége. A tradicionális áruk (kálisó, ócskavas, cement) mellett projektrakományok, újrahasznosítható és építő anyagok kerültek feladásra. Az árukínálat bővülésével megnőtt a szabad hajótér iránti kereslet is. A Majna-Duna Csatornán a hajótérhiány volt jellemző. Elsősorban rönkfát és sót raktak a hajók osztrák rendeltetéssel. Augusztus elején pár napig a kisvíz, a hó végén pedig a magas (zárlati) vízállás jelentett gondot a hajóknak.

Ausztriában továbbra is a gabona, az acél és a műtrágya adja az elhajózásra kerülő áruk jelentős részét. Az augusztus végi nagyvízi zárlat késedelmeket okozott a be- és kirakodásoknál, illetve a hajók menetében.

Szlovákiában is jelentős maradt az elhajózott gabona mennyisége. Rajnai acél és osztrák rendeltetésű vasérc került még berakásra.

Magyarországon megélnéült az acélszektor, elsősorban az osztrák, felső dunai és holland kikötőkbe irányuló forgalomban nőtt a feladott árumennyiség, mely az előrejelzések szerint év végéig tovább fog emelkedni. Az acél mellett nagy mennyiségben került gabona is feladásra. Folyamatosan történik a tavalyi kukorica, búza, valamint az idei aratású repce kiszállítása, mind a Felső-Duna, Rajna és Hollandia irányába, mind az al-dunai kikötők felé.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Mannheim	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
ARA kikötők	–	5,90	9,10	16,00	18,40	20,50	–
Mannheim	4,30	–	–	12,00	–	–	–
Felső-Rajna	6,30	–	–	13,30	–	–	–
Ausztria	21,00	19,50	20,50	–	–	5,50	–
Szlovákia	24,50	23,90	25,80	7,20	–	–	16,00
Magyarország	25,50	25,10	26,00	8,40	–	–	15,50
Constanta	–	–	–	–	–	10,00	–

A fuvardíjtükör különböző áruféleségek súlyozottan átlagolt euró/mtó fuvardíjai alapján készült, így fuvardíjindexként inkább csak tendenciákat mutat. Hosszú távú együttműködés, házi vagy külön-megállapodások nem összehasonlíthatók az itt közölt adatokkal. A díjtételek az adott reláció legtávolabbi pontjára vonatkozóan elért, és nyilvánosságra került legmagasabb összeget tartalmazzák, komplett rakományokra. A díjak minden pótlékot (pl. kisvízi és gázolajpótlék) és illetéket (pl. csatornailleték stb.) tartalmazzák. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás. Vizsgált időszak: 2005. augusztus 1–31.

Tenderek, támogatások, vízlépcsők

Sokáig vártam apropóra, hogy a magyar folyami teherhajózás méltatlan helyzetét a széles nyilvánosság elé tárjam. Úgy érzem, most, hogy a mértéktelen környezet szennyezés okozta világméretű ökológiai katasztrófák sora, a nyersolaj égbeszökő ára, MALÉV privatizáció, a MÁV vonat tender, a BKV ügyes-bajos dolgai naponta kapnak sajtó nyilvánosságot, talán érdemes lenne a folyami teherhajózásról is beszélni. Sokan nem tudják ebben az országban, hogy a vízi fuvarozás a leginkább gazdaságos, környezet kímélő szállítási módszer. Azt már többen tudják, hogy a vízi erőművek állítják elő a leginkább környezetbarát módon az elektromos energiát (legalábbis a föld többi országának lakói szerint). De hogyan jön össze ez a két dolog?

Úgy, hogy a 80-as évek végén a hajózás és a vízlépcső építést leállították, azóta a magyarországi Duna szakasz gázlói – különösen a 2003 és 2004 aszályos években – rengeteg problémát okoznak a hajósoknak, valamint kárt a hajózási cégeknek és a fuvarozatóknak. A hajózás ezen kívül elveszített minden állami támogatást és a nagy múltú MAHART Folyamhajózás lassan tönkrement, majd szegényszemre idegen tulajdonba került. Tudom, erre azt szokták válaszolni a politikusok, hogy a piacgazdaság körülményei közepette önállóan meg kell tudni állni a saját lábán mindenkinek. Ez azonban nem így van, ill. nem mindenkire vonatkozik.

Az EU-ban a német és különösen a holland hajósok élvezik az állam jótékony pártfogását, sokszor burkolt támogatását (ezt nagyon jól tudják a szakmabeliek). Nálunk – és itt jön a képbe a bevezetőben említett MALÉV, MÁV, BKV – az állam még annyi segítséget sem biztosít a hajózásnak, hogy a bankok felé garanciát nyújtana, ill. pár milliárdos alapot képezne egyszerűen töredékéből annak a pénznek, amit az említett cégek évről-évre megkapnak, amelyből hajóvásárláshoz visszatérítendő kölcsönt tudna folyósítani a vállalkozóknak, hiszen a nagy értékű hajók beszerzése másként szinte megoldhatatlan feladat. Helyette kapunk olyan „bölc” tanácsokat, miszerint építsenek a hajózási cégek nagyobb, sekély merülésű hajókat, ahelyett, hogy a politikai szempontoknak, valamint önjelölt környezetvédőknek áldozatul esett nagymarosi vízlépcsőt megépítenék végre, hiszen szerepét a rendszerváltásban teljesítette, feláldozása már nem aktuális.

Nem várjuk el, hogy a nálunk jóval gazdagabb államok, mint Németország, Hollandia, Franciaország példáját követve piciny kis folyócskákból óriási beruházással nagy hajókkal járható víziutat alakítsunk ki, de a mostani energia árak, környezeti szennyezettség mellett egyenesen bűn a hajózás háttérbe szorítása, a Duna és a Tisza adottságainak kihasználatlanul hagyása. Egy 1000–2000 tonnás önjáró áruszállító hajó 25–50 kamion által elfuvarozott árut továbbít lényegesen kevesebb üzemanyag felhasználásával, igaz lassabban.

Nem feltétlenül kell a kamionok, vagy a vasút monopóliumát megszüntetni, csupán egészséges arányokat kell alkalmazni, hiszen mindegyik ágazatnak megvannak az ideális alkalmazási viszonylatai. Sokat járok az osztrák, német, holland autószerződéseken. Látom, hogy már ott is lassan elviselhetetlenné válik a kamionforgalom. Biztos vagyok benne, hogy a közeli jövőben drasztikus intézkedések várhatók ennek ésszerű csökkentésére. Biztos vagyok abban is, hogy ennek egyik módja a még inkább vízre terelése lesz az áruknak és ez törvényszerűen nálunk is bekövetkezik. Nem hiszem, hogy az országnak jó lenne, ha a magyar teherflotta elsorvasztása után ebből a német és holland hajósok profitálnának.

Még egyszer hangsúlyozni kívánom: üzemanyag árak, környezetvédelem, gazdaságosság és az állam részéről egyszerű minimális hitelforrás biztosítása. A vízlépcső megépítése pedig csak kisebb részben a hajózásnak hasznos. Igazi jelentősége az olcsó, környezetbarát energia szolgáltatás, valamint a mostani szélsőséges időjárási viszonyok közepette kialakuló árvízveszély csökkentése. 2002-ben Bős mentette meg Budapestet az árvízről, ugyanis az ottani tározóból időben leengedték a vizet, majd amikor a legnagyobb vízmennyiség érkezett Ausztria felől, akkor azt nem kellett egy az egyben továbbengedni, hanem egy részét a tározóban vissza tudták tartani. Elgondolkodtató, nem?!!!

Pauza László
hajóskapitány

Már megint a hollandoknak kerek a sajt

Nem véletlen a holland belvízi hajózás európai piacvezető szerepe. A holland kormány 20 millió eurós azonnali pénzügyi segítséget adott a belvízi hajózásnak, amely amúgy Európában a legmodernebb és leghatékonyabb. E vissza nem térítendő támogatást a holland hajósok a hajók főgépeinek modernizálására ill. cseréjére fordíthatják.

Gondolhatnánk, hogy az Európai Unió illetékes bizottsága megtorpedózta e támogatási formát, de nem, engedélyezte. Miért nem lehetséges ez Magyarországon? Nálunk nemhogy vissza nem térítendő támogatást nem kap, de még a pályázati lehetőségéből is ki van zárva a hajózás, csaknem „ex katedra” módon, ráadásul túlnyomórészt az EU szabályozásra hivatkozva. Mégis vannak egyenlőbbek, vagy „csak” a magyar közlekedéspolitikai érdekérvényesítés kapott léket?

A hajózási
rovatunk a
Fluvius Kft.
szakmai
támogatásával
készült



II. ERSTU Duna-szimpózium Bécsben

2005. szeptember 8-án nagyszerű rendezvénynek adott otthont a bécsi Duna parton álló Tech-Gate Center 19. emeleti konferenciaterme. Az európai belvízi hajózásban érdekelt politikusok, szakemberek, üzletemberek gyűltek össze az egyetlen olyan európai szövetség meghívására, amely nem egy-egy közlekedési ágazat szűkebb csoportját, hanem az egész ágazatot és a hozzá kapcsolódó szervezeteket, társaságokat is képviselik.

A konferencia célja az ERSTU új európai hajózásra épülő közlekedési koncepciójának gyakorlati továbbvitele, melynek alapján összeköttetésbe kerül és élő fuvarozási láncot alkot a folyam ill. folyam-tengerhajózás a Nyugat-európai víziútrendszerrel a Rajnán, Majnán, Dunán és a Fekete tengeren keresztül elérve a közel-keleti kikötőket és csatlakozva az orosz folyamokhoz a kört északon Szentpétervár és a Balti/Északi-tengeri kikötőkön keresztül Nyugat-Európával bezárva.

Nem lehet a hajózás fejlesztéséről, közlekedéspolitikai súlyának emeléséről beszélni az összes érintett bevonása nélkül, jelen voltak így a közlekedéspolitika irányítói (pl. Helmut Kukacka osztrák közlekedési államtitkár) az „áruol-

dali” képviselők mint megbízók (pl. az évi 13 millió tonna árut megmozgató Vöst-Alpine cég igazgatója Karl Kremser), a Rajnai és a Duna Bizottság vezetői továbbá a hajózási hatóságok, kikötők, hajósok, szállítványozók képviselői Európa 14 országából, Angliától Oroszorszáig. Magyarországot szállítványozói oldalról a Dunaferr Portolan Kft. (Szalma Béla), kikötői oldalról a Győr-Gönyüi (Pintér Ákos) és a Dunavecsei kikötő (Szucsányi László) a hajósokat a Fluvius Kft. (Csarnai Andrea) képviselte.

A konferencia 15 különböző szakterületről érkezett előadója és az előadásokat követő párbeszédnek nyilvánvalóvá tették: az utópisztikusnak tűnő cél 5–10 éven belül megvalósítható az érintettek széleskörű bevonásával, hiszen első eredményei kézzel foghatóak: küszöbön a rajnai és a dunai hajózás szabályozásának egységesítése, az ukrán és orosz folyamatok forgalmának megnyitása idegen lobogók előtt, újra épülnek folyam-tengerjáró hajók, rohamosan fejlődnek a hajózásra épülő több ezer kilométeres intermodális szállítási láncok.

Bencsik Attila
ERSTU-EDS elnök

LANDO-csoport**LANDO Hungaria
Szállítmányozási
Korlátolt Felelősségű
Társaság**

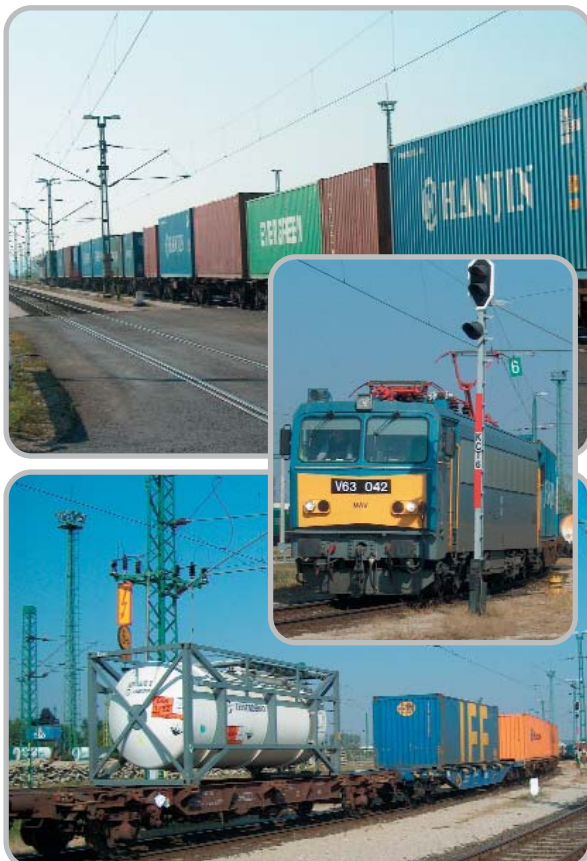
H-1047 Budapest IV.,
Baross u. 99.
Tel: 36 (1) 231-0956
Fax: 36 (1) 231-0957
e-mail: info@lando.hu
www.lando.hu
www.baltikumtransport.hu

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

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



SQAS
assessed company
No. 30002



„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

Azt mondog Fuvarbörze, azt mondom Teleroute

Európa vezető online fuvarbörzéje

TELEROUTE

infoline: 06 800 16 152
www.teleroute.com



Teleroute

itt találkozunk

N45°33'E13°44'



LUKA KOPER

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

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

...VESZPRÉM | BUDAORS>SZEGED | BUDAORS>ARCOEIL/PARIS | BUDAORS>ABJA | BUDAORS>BERGAMO | BUDAORS>BAD TOLL | BUDAORS>BADEN-WIEN
 ...BRAILA | MISKOLC>BIJELJINA | OROSHÁZA>BARCELONA | PÁPA>HÓDMEZŐVÁSÁRHÉLY | LIJOMYSL>FÜZESGYARMAT | PÉCS (BELVÁROS)>SZEGED | NYÍREG
 ...BOITZENBURG | SZENTGOTTHÁRD | ÚJRA>NEUMÜNSTER | SZOLNOK>LAGNY SUR MARNE | SZÉKESFEHÉRVÁR>CHRZANÓW | TISZAVÁRKONY>SEREGEYES | TIS
 ...ÁLLÁS>CREMONA | KOMAROM>BRAJLA | ZALAEGERSZEG>TIELT | SOPRONHORPÉCS>ALSONÉMEDI | TATABÁNYA>LEIPZIG | TATABÁNYA>LJUBLJANA | TATA
 ...AB, TOMPALADONY>SZÉKESFEHÉRVÁR | TAPOLCA>KUPFERZELL | TAPOLCA>LEIPZIG | NAGYKÖRÖS>ZUPANJA | MUGGENSTURM>KOMAROM | MURAKERESZTÚF
 ...S | SÁRVÁR>ATHEN | PILISVÖRÖSVÁR>KARLSRUHE | PILISVÖRÖSVÁR>KOSCIERZYNA | ÓZD (FARKASLYUK-BÁNYATELEP)>BARCELONA | ÓZD ÉS BUDAPESTRE
 ...LA PODLASKA | ÓZD>BRATISLAVA | ÓZD>BUDAPEST | ÓZD>BUDAPEST | ÓZD>DABAS | ÓZD>DEVA | ÓZD>DUNAJSKA STREDA | ÓZD>HAJDÚSZOBOSZLÓ | ÓZE
 ...NEUBURG | ÓZD>KOŠICE | ÓZD>LJNZ | ÓZD>NYÍREGYHÁZA | ÓZD>POVAZSKÁ BYSTRICA | ÓZD>RESIA | ÓZD>STUTTGART | ÓZD>TIMISOARA | ÓZD>WARSAWA
 ...AN>BUDAPEST | ÓCSÓD>BILBAO | ÓHRINGEN>VÁRPALOTA | ÖRMÉNYES>GOTTMADINGEN | ÓTTEVÉNY>SZOMBATHELY | ÚJHARTYÁN>SUBOTICA | ÚJKÍGYÓS>SZNA
 .../AN>SUBOTICA | ÚJKÍGYÓS>GROß-ENZERSDORF | ÚJKÍGYÓS>MIDDELFART | ÚJKÍGYÓS>MSZCZONÓW-ABIA WOLA | ÚJKÍGYÓS>NYBRO | ÚJKÍGYÓS>NÜRNBERG | Ú
 ...YEL>NAGYKANIZSA | AJKA>BOCHUM | AJKA>GELEEN | MISKOLC>SUWAÉKI | MISKOLC>VILNO | MISKOLC>WARSAWA | MIKOLC>KRANJ | ABEF MAJOSHÁZA>
 ...ZENTMIKLÓS>PORTO CORSINI | MEZŐTUR>LONS LE SAUNIER | MISKOLC>BIJELJINA | MISKOLC>KECSKEMÉT | MISKOLC>MINSK/BY | MISKOLC>NYÍRBOGDA
 ...LUBLIN | MISKOLC>NEMSOVA | NAGYKÁTA>FÖTLIGET | NAGYKÖRÖS>NUMANSDORP | NIZNIEKAMSK>BUDAPEST | NORTHAMPTON>BUK | NYÍREGYHÁZA HE
 ...IAZA>MOGILEV/BY | NYÁRAD>CASTELFIORENTINO | NYÍRADONY>BUDAPEST | OSS>SIÓFOK | OROSHÁZA>KALININGRAD | OROSHÁZA>KALININGRAD/RUS | P
 ...ISTER>TIRANA | PÉCS>HAMBURG | PÉCS>EVRY | SZABADSZÁLLÁS>AJKA | SZÉCSENY>SLATINA | SZEGED>BIELEFELD | SZEGED>LJUBLJANA | SZEGED>PÓ
 ...ENTMIKLÓS>KAPOSVÁR | SZOLNOK>LUZANI | SZOLNOK>PRAHA | SZOMBATHELY>HAJDÚSAMSON | SZOMBATHELY>MOSKVA | SZOMBATHELY>THESSALONIKI | S
 ...WIEN | SOLYMÁR>HÖRSELBERG | SOPRON>BUCURESTI | SZARVÁS>LONGIANO | SZEGED>CACAK | SZEGED>LUBLIN | SZEGED>NAGYVÁRAD | SZEGED>CLUJ | S
 ...SIBIU | SZEGED>SIBIU | SZÉKESFEHÉRVÁR>WYSZKÓW | SZOLNOK>APC | SZOLNOK>CASALMAGGIORE | BUDAPEST>MISKOLC | BUDAPEST>ORADEA | BEKÉ
 ...ABA>CASALMAGGIORE | BEKÉCSABA>PRAHA | BEKÉCSABA>BUDAPEST | BEKÉCSABA>SKIERNIEWICE | CZEJKA>BUDAPEST | COOKSTOWN>TOROKSZE
 ...NN, NORFOLK>DEBRECEN | TÓLHIN>DEBRECEN | TÓLHIN>DEBRECEN | TÓLHIN>DEBRECEN | TÓLHIN>DEBRECEN | TÓLHIN>DEBRECEN | TÓLHIN>DEBRECEN | TÓLHIN>DEBRECEN
 ...N>TIMIS | RÓDO | INA>PIS | DO | G>NAGY | AD | D | AL | AF | JE | T | DUN | VÁROS>E | UN | G | S | B | SE | BR | CI | D | DEBRECEN>
 ...M., -EBAE | TTYA | VE | ER>G | TEO | DNE | ET | G | AB | NY | ERKUPA | D | AH | AS | S | B | T | NF | UNAN | L>É-OL-
 ...ER>SZAE | TTYA | VE | ER>G | TEO | DNE | ET | G | AB | NY | ERKUPA | D | AH | AS | S | B | T | NF | UNAN | L>É-OL-
 ...OVE MÉS | V | VAM | M | GY | BUC | EST | GYÖR | KORZ | T | S | IS | LC | GY | >ORADEA> | ÚJ | GY | S | T | RT | Y | GY | S | D | APEST>C
 ...MALMÖ | Ö | BA | ELON | GYÖR | RICH | R | B | SA | GY | P | ST | YÖR | LLINN | GY | >TA | N | ES | GY | S | C | NA | GYÖR>BONN
 ...ANKFUR | T | Ö | T | M | M | A | GY | T | T | AF | G | R | T | N | G | GY | S | T | T | O | S | BY | L | J | HOF | TYCHY | H/
 ...UDAPEST | JAKABSZÁLLÁS>STANSTED | JÁSZBERÉNY>WARSAWA | JÁSZFÉNYSZARU>KOMAROM | JÁHOSHÁZA>BARCS | JÁNOSHÁZA>BARCS | JÁNOSHÁZA
 ...ÉNY>CASALMAGGIORE | JÁSZFÉNYSZARU>KOMROM | KABA>LARVIK | KABA>ARDOOIE | KAPOSVÁR>KEMPEN | KECSKEMÉT>GOLDAP | KECSKEMÉT>KOWNO
 ...IÉT>JETTINGEN-SCHIEPPACH | KECSKEMÉT>MOSBACH | KOMÁDI>ORDES | KUNAGOTA>KRAKÓW | KUNAGOTA>RÍGA | KAPOSVÁR>SZÉKESFEHÉRVÁR | KAPO
 ...ECEL>BUKAREST | KECEL>NIKOPOL | KECEL>NIKOPOL/BG | KECEL>PRŪSKOW | KECEL>WARSAWA | KECEL>WARSAWA | KECEL>WARSAWA/PL | KECKEMÉT>TYCI
 ...MÉT>ESZÉK | KESZTHELY>BUDAPEST | KESZTHELY>CSERSZEGTOMAJ | KESZTHELY>DEBRECEN | KESZTHELY>GYÖR | KISÚJSZÁLLÁS>CREMONA | KOMÁDI>B
 ...YES>LONGIANO | KÖRÖSLADANY>CASALMAGGIORE | LOICHING>VÁRPALOTA | LAJOSMIZSE>BUDAPEST | LAJOSMIZSE>BEKÉCSABA | LAJOSMIZSE>KECSK
 ...SE>DEBRECEN | LAJOSMIZSE>MONOR | LAJOSMIZSE>PÉCS | LAJOSMIZSE>SZOLNOK | MISKOLC>WARSAWA | MISKOLC>WIELICZKA | MISKOLC>WROCEAW
 ...YWIEC | MISKOLC>AUGUSTÓW | MISKOLC>CZESTOCHOWA | MAJOSHÁZA>ZALAEGERSZEG | MARTIN>BUDAPEST | MERNYESZENTMIKLÓS>PORTO CORSINI |
 ...>BIJELJINA/BIH | MISKOLC>BREST | NAGYKANIZSA>PILISVÖRÖSVÁR | NAGYKÁTA>FÖT | NAGYKÁTA>FÖTLIGET | NAGYKÖRÖS>NUMANSDORP | NIZNIEKAM
 ...IAZA>HELSINKI | NYÍREGYHÁZA>HELSINKI/SF | PUSAMÓSTER>TIRANA | PÉCS>HAMBURG | RAKAMÁZ>EGGSTATT | SALGOTARIAN>BARCELONA | SARVA
 ...BUCURESTI | SOPRON>BUCURESTI | SOPRON>BIALYSTOK | SZABADSZÁLLÁS>AJKA | SZÉCSENY>SLATINA | SZEGED> BIELEFELD | SZEGED>LJUBLJANA | S
 ...ENTMIKLÓS>KAPOSVÁR | SZOLNOK>LUZANI | SZOLNOK>PRAHA | SZOMBATHELY>HAJDÚSAMSON | SZOMBATHELY>MOSKVA | SZOMBATHELY>THESSALONIKI | S

A TIMOCOM TRUCK & CARGO® SZÁMTALAN ÚJ KAPCSOLATOT NYÚJT ÖNNEK EURÓPÁBAN. RÁNK SZÁMÍTHAT!

www.timocom.com



H-6001 Kecskemét, Pf. 135.
 H-6000 Kecskemét, Fuvar u. 1.
 Tel.: +36 76 999 100
 Fax: +36 76 999 101
 E-mail: bertrans@bertrans.hu
 Web: www.bertrans.hu

- belföldi és nemzetközi fuvarozás és szállítmányozás
- vámügynöki szolgáltatás
- 22.000 m2 raktárterület
- vasúti átrakás, kommissiózás,
- co-packing (csomagolás, címkézés, fóliázás, kreatív megoldások)
- ingatlanhasznosítás
- újságpapír kereskedelem

Találkozunk standunkon 2005. Október 13-15-én a Budapest Sportaréában az ICET rendezvényén!



Több mint 75 célállomással van kapcsolatunk.

Hálózatunk több mint 75 célállomással teremt kapcsolatot, összeköti Európa távoli sarkait Ázsiával, a Közel-Kelettel, Afrikával, a Távol-Kelettel, Ausztráliával, Óceániával és Amerikával, sőt folyamatosan bővülő kapcsolataink még ezeken túli célokat is elérhetnek. Mi segítünk megoldani vállalatának szállítási gondjait. **"Tőlünk többre számíthat"**



LEGYEN RÁLÁTÁSA, AZ ESEMÉNYEKRE!



Pannon Flottakövetés



- » Ésszerű és időtakarékos munkaszervezés – az alacsonyabb működési költségekért.
- » Pontos és aktuális információk a járművek helyzetéről – a betartható határidőkért.
- » GSM-rendszerű helymeghatározás – egy megbízható hálózat cellainformációi alapján.
- » Azonnali döntési lehetőségek – a váratlan feladatok esetére.



A Pannon Infovonal hívásdíja a Pannon GSM hálózatába irányuló normál hívás díjával egyezik meg. Üzleti ügyfeleinknek szóló ajánlatainkról bemutatótermeinkben és honlapunkon is tájékozódhat.

Infovonal: +36 20 200 0000
www.pannongsm.hu

Az üzletben is az élvonalban.

PANNON GSM
Az élvonal.