

# NAVIGÁTOR



**Bővülő  
BILK**

14. oldal



**Premier  
Pesten**

29. oldal



**Kikötői  
beruházás**

36. oldal



**Gustav Poschalko**



**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**

133. szám

# 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  
133. megjelenés

## TÁMOGATÓINK

Magyar Szállítmányozói  
és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége,  
MÁV Rt., MÁVTRANSSPED Kft.,  
Masped Rt.,  
Raabersped, Delog Kft.,  
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](mailto:magarkozlekedes@w-mobil.hu)

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Hirdetési igazgató: Bándy Zsolt

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella



Torma Imre:

## Gyámság alatt nő a pálma?

Az áruszállító iparban a tevékenységek merev határai – mint tudjuk – megszűntek. A szállítványozó szívesen lép be – legalább az egyik lábával – a fuvarozásba, leginkább a közútba, és a jövőjét sokan közülük logisztikai szolgáltatóként vizionálják. A fuvarozó pedig fuvaroz, fuvart közvetít, de egy kevés raktározástól, gyűjtőforgalomtól, stb. sem riad vissza. Persze, ha ilyen megbízásokat is tud szerezni és, ha megvannak hozzá a feltételei. Rossz ez? Jó ez? Szerintem, egy liberalizált és növekvő piac esetében nem érdemes elemezgetni, a MEGBÍZÓ nevű istenség dönt, hogy kitől milyen szolgáltatást vesz meg. Pl. a vámügynöki mostanság nem annyira kelendő. Egy okkal több, hogy másfelé keresse a boldogulást, aki eddig vám elé állításból, vámgarancia nyújtásából kereste meg a napi betevőt.

Más. A szállítványozók érdekképviselője közel tíz éve szorgalmazza – kissé konzervatív alapállásból –, hogy a szakma gyakorlásának legyenek jogilag is rögzített szabályai. Úgy is mondták: „Definiáljuk a szállítványozói piacra lépés feltételeit!” Meg úgy is, hogy: „Legyen vége a tászkás speditőr vircsaftnak!” A megfogalmazás végül is mindegy, a lényeg a szakma szolgáltatóinak hitele, megbízhatósága. Mármost, hogy a MEGBÍZÓ bízza, a legteljesebb bizalommal bízassa meg a szállítványozót...

A szabályozást a közlekedési főhatóság kezdettől fogva támogatta. Még „szállítványozási törvényről” (!) is fantáziáltak. De nem támogatták a hajdani kereskedelmi, külügyi, földművelésügyi tárcák, no meg a „tászkás speditőrök”, akiknek „messzire ért a kezük”. A tárcák azt mondták, vagy csak gondolták: „Mit akarnak a közlekedésiek ezzel az ügygel, amikor a szállítványozás már jó ideje külkereskedelmi kompetencia?!” De a szállítványozás szabályozását ledöfő közigazgatási egyeztetésen leginkább arról volt szó: „Mit szólna a piacok liberalizálását hirdető EU, ha mi a belépés előtt hoznánk szigorú piaci szabályokat, és éppen a szállítványozásról?! – ahol nincsenek uniformizált EU normák.” Béke poraira! – a szállítványozás szabályozása visszahanyatlott tetszhalott állapotába. (Egy-egy „rözszeláng”: a kamarák még emlékeztek, hogy „szerepük lehetett volna” a szállítványozás szabályozásában, az egyik érdekképviselő kitalálta a „minősített regisztrációt”, a közlekedési főhatóság az erre hivatott intézetnél a szállítványozás szabályozását megalapozó tanulmányt készítetett.)

Mígnem, az állam, meg a közúti fuvarozók – történetünk régi, kipróbált szereplői – egymás szakállának estek, az üzemanyagadókból kifolyólag. (Divatosan most csak „jövedéki adó”-ként emlegetik.) Erről a témáról, „Az útalap forrásai és felhasználása” címen külön fejezetet nyithatnánk, de nem tesszük, mert nem vagyunk benne illetékesek.

De bizony felkaptuk a fejünket, amikor a konstruktív tárgyalások eredményét rögzítő megállapodás 10. pontjában bennünket érintő megfogalmazást találtunk: „Fuvarozói és érdekképviselői kezdeményezések alapján a korábbi években a GKM több alkalommal is megkísérelte a szállítványozói szakterületre vonatkozó jogi szabályozás kialakítását...”; továbbá: „Az előkészítő munka és a tárgyalások újbóli elindításához a Kormány várja a négy szakmai érdekképviselő – egyeztetett és részletes – javaslatait a szabályozás kereteinek meghatározására.” (kiemelés: T. I.), Az olvasó nyilván tudja, hogy „a négy szakmai érdekképviselő” ezúttal a négy közúti fuvarozói érdekképviselő. A megállapodásnak ezt a pontját az egyik fuvarozói érdekképviselő egy toborzó levélben emlígy summázta: „A szállítványozó tevékenységre vonatkozó, a közúti szolgáltatókhoz hasonló szigorú feltételrendszer kialakítása.” (kiemelés: T. I.)

Mindezt úgyis felfoghatnánk, hogy – „Végre, rólunk is gondoskodik valaki!” Meg úgyis: „Szép, demokratikus megoldás, hogy az állam és a fuvarozók megállapodásának végrehajtásához bennünket is az asztalhoz szólítanak!” Végte is, mint tudjuk, a szállítványozási piac feltételeinek szabályozása a mi szívügyünk is. De lehet, hogy másként közelítünk a témához.

Mi – miközben a tisztas üzleti együttműködés szószólói vagyunk – nem abból indulunk ki: „Legyen már olyan törvény is, hogy a speditőr fizet!” Mert, szerintünk, a fuvarozói piac gondjai nem abból erednek, hogy a szállítványozó nem fizeti ki a fuvarozó megszolgált és a MEGBÍZÓK által már régen átutalt pénzét. A szállítványozó maga is két malomkő között órlódik – ebből igyekszik megélni –, és „otthonról hozza be a pénzt”, hogy a kooperációs lánc működőképes maradjon. A fuvarozói piacnak pedig jót tenne, ha például a vállalkozók nem kínálnának meredeken egymás alá, de – ezt beszéljük meg maguk között a fuvarozói érdekképviselőtek.

Mi legyen végül is a szállítványozókkal? Maradjanak a kaptafánál! Ameddig a „szállítványozás”, mint olyan, fennmarad, vállalják a MEGBÍZÓ minden rendű és rangú igényét, keressék meg az alkalmas fuvarozó, stb., partnert, és ha teljesített, a díjat határidőre, maradéktalanul, fizessék meg. Szívből örülnének, ha az állam – a tárcái közötti nagyobb egyetértés reményében – elérkezettnek látná az időt a szállítványozás és logisztikai szolgáltatás piaci feltételeinek jogi szabályozására. De mindezt nemcsak és nem elsősorban azért, mert erről az állam és a közúti fuvarozók egy hosszú lista egy pontjában így állapodtak meg...

(A szerző, Torma Imre a szállítványozó szövetség főtítkára.)



MAGYAR  
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS  
LOGISZTIKAI  
SZOLGÁLTATÓK  
SZÖVETSÉGE

**Folyóiratunk támogatója:**

**a Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége**

**1052 Budapest, Petőfi Sándor u. 3. I. em.**

**Telefon: 266-6971 Fax: 266-7744**

A Rail Cargo Austria elnök-vezérigazgatója

## Gustav Poschalko állomásai



**Gustav Poschalko az idei szállítványozási konferencia díszvendége. A 65 éves osztrák szakember európai szaktekintély, akit nemcsak hazájában, Ausztriában, hanem Magyarországon is, ismert és elismert topmenedzserként tartanak számon. Az Expressz, az Interfracht és a Speditions Holding után jelentős állomás volt pályafutásában a múlt esztendő, hiszen eddigi munkásságának méltó elismeréseként, a Rail Cargo Austria elnök-vezérigazgatója lett. Így most az RCA megállíthatatlan terjeszkedésén dolgozik, és mint mondja: Kelet-Európa és Oroszország után jön Kína.**

Már a hetvenes években találkozhatunk a fiatal, magas és vékony Gustav Poschalkoval a magyar szállítványozók. Káldor László ma is őriz egy fotót, amely Záhonyban készült és az Interfracht, illetve a Masped akkori vezetői az átrakást ellenőrzik. Az Expressz volt a Masped legnagyobb osztrák partnere, ahol Gustav Poschalko szakmai pályafutása kezdődött. Hans Klamper utódaént vette át előbb az Interfracht, később az Expressz vezetését. A Masped mai vezetője, Kautz István úgy szokott fogalmazni, ha Gustav Poschalko kerül szóba, hogy: ő egy igazi úriember. Munkabírása lenyűgöző, figyelmessége legendás – jellemzik az őt jól ismerő magyar speditőrök.

Gustav Poschalko klasszikus szállítványozó. A Gebrüder Weiss iskolájában tanulta a szakmát és az említett, osztrák szállítványozó cégekhez kötődnek pályafutásának meghatározó állomásai. Ő azok közé tartozik, akik aktív szerepet vállalnak a szakmai közéletben is. Évekig volt a FIATA vasúti bizottságának, vezetője és rendszeresen publikál, illetve tart előadásokat a szállítványozásról. A budapesti konferenciának is szinte állandó vendége.

1999 – jelentős változást hozott az életében. A sikeres Expressz-évek után az osztrák vasút szállítványozási cégének, a Speditions Holdingnak lett a vezetője. A kereskedelmi tanácsos Gustav Poschalko ezt a tisztséget ma is el látja, bár 2004. októberétől egyben a Rail Cargo Austria elnök-vezérigazgatója is. Az ÖBB önállósította szervezeti egységeit és 2005. januárjától Gustav Poschalko, Ferdinánd Schmidt-tel áll az RCA élén. Azt már csak természetesen tarthatjuk, hogy hozzá az érdekeltségek, az áru fuvarozás és a logisztika, valamint az intermodális forgalom tartozik. Az pedig ugyancsak szinte természetes, hogy ma már megállíthatatlanul terjeszkedik az RCA. Gustav Poschalko úgy nyilatkozott a bécsi Verkehrnek, hogy: megvalósulnak a merész álmok.

Az egész Kelet-Európában – Oroszországot is beleértve – már egyetlen ország sincsen, ahol ne volna jelen az RCA. A holdinghoz tartozó cégek és érdekeltségek tovább erősíthetik pozíciójukat és ezzel az RCA szerepét a térségben. Az RCA-nak jó kilátásai vannak a közeljövőre és folyamatosan erősödve, egyre sikeresebb vállalatcsó-

porttá fejlődik. Gustav Poschalko nem tartja elképzelhetőnek azt sem, hogy Kínában is irodát nyitnak. Most azonban elsősorban a ZSSK Cargo privatizációjára összpontosít, hiszen ennek megszerzésével az RCA harmadik legjelentősebb vasúti áruszállítónak válna, a Deutsche Bahn és a francia SN-CF után.

Gustav Poschalko európai méretekben gondolkodik, s ideális helyzetet teremt, hogy az RCA közvetlen befolyási területe nyugaton a svájci határtól egészen a keleti ukrán határig terjed. S közben ott van a szlovák áruszállító vasúti társaság, a ZSSK Cargo, amelyet eladna a szlovák állam. Az RCA-nak pedig jó sansza van arra, hogy felvásárolja a ZSSK Cargót, mivel a szlovákok is szívesen veszik az osztrákok jelentkezését. Poschalko ígéri, hogy olyan ajánlatot tesznek a szlovák cég felvásárlására, amellyel nagyon jó eséllyel pályázhatnak az üzlet megkötésére. Igaz, több jelentkező is akad a ZSSK Cargo megvételére, tehát semmi sincsen még eldöntve.

A szlovák közlekedési miniszter mintegy 500 millió euróban határozná meg a ZSSK Cargo árát, amelyet az RCA saját költségvetéséből gazdálkodna ki.

Gustav Poschalko utalt rá, hogy az RCA jelentős eredményeket ért el az utóbbi években. A társaságnál jelenleg 1600 alkalmazott dolgozik, s tavaly 50 millió tonnával több árut forgalmazott, mint korábban. A teljes forgalom tavaly elérte a 950 millió eurót, ami 150 millió euróval haladja meg az előző esztendő eredményét. Az RCA önmagában 150 millió eurós forgalmat produkált, a többi 800 milliót más céggel együtt érte el. Poschalko joggal büszke arra, hogy cége ilyen sikeresen szerepelt az elmúlt évben. Már csak azért is szép az eredmény, mert mindezt az egyre erősödő verseny közepette érték el.

Gustav Poschalko különös figyelmet szentel magyarországi érdekeltségeiknek is. Zászlóshajónak a Raabersped tekinthető, amelynek dinamikus fejlődése elismerésre méltó. Úgy hírlík, magyarországi jelenlétük is bővül a közeljövőben és lehet, hogy ezt éppen a budapesti konferencián jelenti be Gustav Poschalko.

Kiadónk megtisztelőnek tartja, hogy a Rail Cargo Austria konferenciánk főtámogatója és külön öröm számunkra, hogy Gustav Poschalkot, mint konferenciánk díszvendégét Budapesten üdvözölhetjük. Előadása – ismerve őt – várhatóan különös szakmai élmény lesz valamennyiünk számára.



Gustav Poschalko az idei soproni vasutasnapon vette át Szabó Andrástól, a GySEV Rt. igazgatósági elnökétől, az általuk megvásárolt GySEV-részvényeket. A Speditions Holding a GySEV Rt. új, kisebbségi tulajdonosa.

## Magyarországi érdekeltségeik

- Raabersped Kft.,
- Raabersped-Baulogistik Kft.,
- pannoncont Kft.,
- logMaster Kft.,
- GySEV Rt.

(Céginformáció)



## Elhunyt dr. Zeley István

Életének 93. évében elhunyt *dr. Zeley István*, a magyar közlekedési szakma kiemelkedő személyisége, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete alapító főtítkára. Dr. Zeley István számos szakmai kitüntetésben részesült. Évekig szerkesztette a Magyar Közlekedési Kiadó jogelődjének Veszélyes c. szakfolyóiratát, valamint állandó szerzője volt a Közlekedési Közlönynek. Emlékét megőrizük.

## Elhunyt Dobosné Kecskeméti Szilvia



Dobosné Kecskeméti Szilvia 1948. február 6-án született Budapesten. Első és egyetlen munkahelye a MASPED volt, ahová 1967. április 1-jén került gyakoronkként. Szaktudásának, szorgalmának és kitűnő emberi tulajdonságainak köszönhetően nélkülözhetetlen tagja lett a MASPED csapatának; különböző vezető beosztásokban dolgozott, 1974-től

forgalomvezető, 1985-től osztályvezető a tranzit forgalmat szervező osztályon. 1997-től hirtelen bekövetkezett haláláig osztályigazgató volt.

A kedves kollégát, Szilviát a MASPED, barátai és családja most mégis nélkülözni kénytelenek.

Roland Berger

## A legjobb logisztikai tanácsadó

A müncheni székhelyű LOGISTIK inside és a bielefeldi központú Emnid piackutató intézet 2002 óta végz felmérést a Németországban működő logisztikai cégek megítéléséről. Az idén már 300 vezető logisztikai szakember megkérdezésével zajló kutatás négy kategóriában versenyeztette a cégeket. Ezek közül a logisztikai tanácsadók piacán a Roland Berger Stratégiai Tanácsadók lett a kategória legelismertebb cége.

A 2002-ben indított kutatás célja, hogy megállapítsa, melyek azok a cégek az ellátási lánc és a logisztika területén, amelyek a legnagyobb elismertségnek örvendenek. A kutatók úgy vélik, hogy a megítélés mértéke egyben egyfajta bizalmi indexet is jelez, vagyis a kutatás nyertesei a leggyakrabban választott, preferált partnerek közé tartoznak - derül ki a cég közleményéből.

A kutatás három kategóriában – raktározás és anyagmozgatás, logisztikai szolgáltatások, IT megoldások – zajlott az elmúlt években, idén pedig negyedikként kiegészült a logisztikai tanácsadó cégekre vonatkozó kutatással. A kategória győztese és egyben a legelismertebb logisztikai tanácsadó díj nyertese 633 ponttal a Roland Berger Stratégiai Tanácsadók lett, míg a második helyen a Metroplan hamburgi tanácsadó cég végzett 621 ponttal. A harmadik és negyedik helyre a felmérés a Boston Consulting-ot és a McKinsey-t rangsorolta 613, illetve 586 ponttal. A megkérdezett logisztikai vezetők egyébként 19 különböző tanácsadó céget említettek, de közülük csak négyen érték el a rangsorba illesztéshez minimálisan szükséges 30 százalékos ismertséget.

Ami a tanácsadócégek logisztika iparági ismertségét illeti, itt a McKinsey végzett az első helyen 55 százalékos ismertséggel, megelőzve ezzel a 48 százalékos ismertséggel rendelkező Roland Bergert.

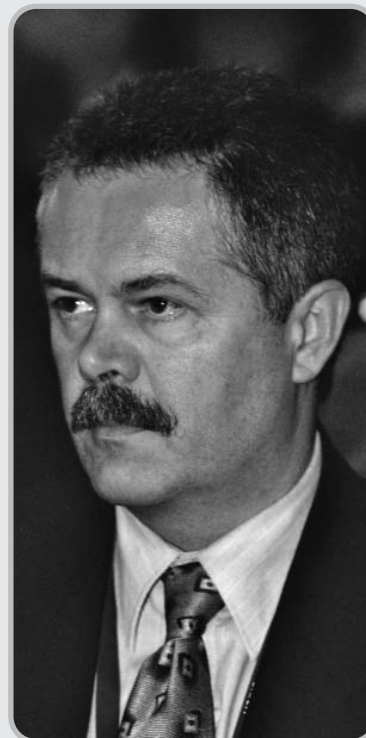
## Szabadkikötő: újabb pályázat

Az ÁPV Rt. egyfordulós pályázaton ismét meghirdette a Budapesti Szabadkikötő Rt. részvényei 99 százalékának megfelelő, 351,4 millió forint névértékű részvénycsomag eladását. Az előző háromfordulós pályázatot a kiíró ÁPV Rt. visszavonta, mivel a beadott három ajánlat közül kettő érvénytelen volt. Az ÁPV Rt. akkor úgy értékelte, hogy nincs valódi versenyhelyzet.

## HVB: vámfizetés interneten

A HVB Bank 2005-ben az áruforgalom gyorsítása érdekében olyan új rendszert vezetett be, amely a vámhivatalok számára lehetővé teszi az átutalással, vagy készpénzzel rendezett vámbevezetések internetes, azonnali lekérdezését – adta hírül a Világgazdaság. Az új rendszer mind a vámhivatalok, mind az ügyfelek számára kedvező és egyben kényelmes megoldás, tovább bővíti a HVB Bank vámpénztári szolgáltatásait. A Magyar Államkincstár, a VPOP és a HVB Bank között létrejött szerződés alapján a VPOP a HVB Bank ügyfeleinek a VPOP számláira indított átutalásait, valamint a bank fiókhálózatában történt vámbevezetéseit gyakorlatilag azonnal biztosítottak tekinti, így a vámárut haladéktalanul kiadhatja.

# MKFE-fogadás a Hiltonban



Kazatsay Zoltán

Negyven éve alakult a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete. Ebből az alkalomból közlekedésbiztonsági kiállítást és konferenciát rendezett a jubiláló MKFE, valamint ünnepi közgyűlést és a külföldi vendégeik, illetve hazai partnereik részére pedig fogadást adtak a Budavári Hilton nagytermében.

Az IRU magas rangú vezetői mellett megjelent a budapesti fogadáson Kazatsay Zoltán, az EU Bizottság közlekedési főigazgató-helyettese, valamint Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár és kiadónk menedzsmentje is. A jó hangulatú fogadás méltó volt a 40 éves jubileumhoz.

Fotó: Izsák Éva

A patronáló Patrimon

# Az számít, amit szolgáltatni tudunk



**Lőrincz László tíz éve dolgozik a biztosítási szakmában, annak is a szállítmányozási ágában. Mindig is kötődött valamilyen anyacéghez, de tavaly érkezettnek látta az időt, hogy függetlenítse magát, és önálló családi vállalkozásba kezdett. A Patrimon International Biztosítási Alkusz Kft. azzal a céllal alakult, hogy kevésbé szabott keretek között, inkább az ügyfelek szempontjából, a legkedvezőbb konstrukciók kidolgozásán fáradozzon.**

Az idei évben, október elejéig mintegy százötven millió forintos állománydíj-bevételt ért el a cég, ezzel teljesíthetőnek látszik a januárban kalkulált, kétszázötven millió forintos éves terv. Az ügyvezető Lőrincz László szerint a közepes kategóriájú társaság számára ez komoly és nem várt előrelépés indulásképpen, de még így is sok tartalék van benne, és jelentős bővülésre számít a jövőben. A távlati elképzelések között szerepel irodák nyitása minél több megyében, elsősorban a keleti régióban növelve elérhetőségüket.

– Felülvizsgálva a meglévő szerződéseket, a legjobb ajánlatokat kínáljuk, és nem mindenáron akarjuk magunkat ráerőltetni a megbízóinkra – vallja a fiatalember, akinek meggyőződése, hogy a hiénaként lesben álló szemlélet helyett csak az ilyen, szolgáltatói típusú magatartással lehet megmaradni a piacon. Ez nem a legkényelmesebb és legnagyobb hasznot hozó tevékenység brókerberkekben, ám véleménye szerint úgy kell törekedni a leggazdaságosabb szerző-

dések elérésére a biztosítóknál, hogy mindamelllett, hogy minél megfizethetőbb díjat alkudjanak ki, az adott ügyfél adott árujára és fuvarjára mégis megfelelő és széleskörű kockázatot vállaljanak.

A szerződések váza majdhogynem mindenhol ugyanaz, de árban és az egyedi megállapodások feltételeiben jelentős különbségek adódhatnak. A szakember úgy tapasztalja, hogy a kisebb biztosító társaságokkal is jól lehet együttműködni, sőt, azok rendszerint sokkal nagyobb díjkedvezményeket nyújtanak, mint a nevesebbek. A korábbi biztosítási csomagok ártértékelését nemritkán térítés nélkül vállalja a Patrimon Kft. Hasonlóképpen díjmentes többlétszolgáltatás keretein belül nyújtanak segítséget ügyfeleiknek káresemény bekövetkeztével. Ilyen feltételekkel vállalják a kártügyintézkést akkor is, ha nem a szerződésben szereplő biztosítóval szemben kell érvényesíteni a kárigényt.

A munkatársak hozzáértésüket és kitartásukat tudják felajánlani optimálisabb megállapodásokért, és a gyakorlat valóban azt mutatja, hogy alkuszok közreműködésével nem feltétlenül kerül többre egy-egy biztosítás. Ez érvényes egy kisebb flottával rendelkező fuvarozó vagy szállítmányozó esetében is; ha a bróker jól végzi dolgát, szinte határtalan kedvezményeket és ezzel jelentős megtakarításokat lehet elérni.

A mávos múlt és az ügyvezető személyes kapcsolatai erős szakmai háttérrel adnak a hat főt foglalkoztató vállalkozás számára. A nemzetközi vasúti egyezmények és az egyedi megoldások terén szerzett rutin a kiindulási alapot is jelentették a cég megalakulásakor. A VBSZ Kft. és a MÁV Biztosító Egyesület jó iskolák voltak a gimnáziumi érettségi után a biztosításba csöppenő pályakezdőnek, aki végigjárta a szokásos ranglétrát: életbiztosításokkal kezdett, aztán a szállítmányozásban látott fantáziát, és a nagyobb üzletek reményében hamarosan brókernek állt. Néhány éve gazdasági mérnöknek készül a gyöngyösi főiskolán, de mind a mai napig az összetett gyakorlati feladatokat kedveli, erre szánja minden energiáját élvezettel.

Ennek megfelelően a fiatalember úgy véli, hogy hasonló gondolkodású tanácsadókkal, és nem üzletkötőkkel érdemes dolgozni. Az ügyfelekkel így tudják megértetni a nemzetközi szállítmány-biztosítások és a fuvarozói felelősség-biztosítások fedezeti háttérét, valódi szükségességét, különbségeit, hogy a fuvarozók ne csak egy előírtas, kikerülhetetlen többletköltséget lássanak a biztosítási díjakban, hanem érezzék, hogy a papírok valóban az ő biztonságukat szolgálják. Lőrincz László tagja a Magyar Biztosítók Szövetségé szállítmányozási biztosítási tagozatának, ahol a szállítmányozók érdekeit képviselve át szeretné formálni ezt a szemléletet, és megmutatni a jól megkötött szerződések fontosságát.

Varga Violetta

## **Patrimon International Biztosítási Alkusz Kft.**

1098 Budapest, Börzsöny u. 6.

Tel.: 354-1846

Fax: 354-1847

Mobil: 06 (30) 356-8468



A Masped Logisztika Kft. újabb elnyert megbízásai

## Masped Port – teljes a kihasználtság



**Augusztusi lapszámunkban Cseh Ottó, a Masped Logisztika Kft. ügyvezető igazgatója megemlítette, hogy cége megnyerte egy multinacionális cég teljes körű logisztikai szolgáltatásának (raktározás és hozzáadott értékű tevékenységek) ellátására kiírt tenderét. Ma már az első gyakorlati tapasztalatok is rendelkezésre állnak a Vodafone Magyarország Rt.-vel kötött szerződésről, sőt új tevékenységgel bővült a szolgáltatási paletta (jövedéki adóraktári szolgáltatás) és újabb megbízó jelent meg az ügyfelek körében: az Euronics Üzletház.**

A Masped Logisztika Kft. 2005. január 1-től vette át a 6,7 hektáros területű csepeli logisztikai központ (a Masped Port) üzemeltetését a MAHART Szabadkikötő területén, Csepelen. Az új logisztikai központban több mint 15 ezer négyzetméter hasznos raktárterülettel rendelkeznek, melyhez összesen 1200 négyzetméteres irodaterület tartozik. A raktárakat és az irodákat felújították, s április óta új, modern környezetben kínálják ügyfeleik részére a MASPED Észak-pesti Logisztikai Központ termináljain az elmúlt évek-

ben megszerzett tapasztalatokra épülő, teljes körű logisztikai és vámügynöki szolgáltatások széles körét.

Tekintettel arra, hogy a csepeli telephely közvetlen iparvágány csatlakozással rendelkezik a MAHART Szabadkikötő vágányaihoz, lehetőség van a vasúti árufogadásra és feladásra is. A MASPED PORT Logisztikai Központ infrastrukturális és szolgáltatási színvonalában megfelel a manapság alapvető, magas szintű európai uniós elvárásoknak. A kiemelkedő minőségű, gyors és rugalmas szolgáltatáso-

kon túlmenően a terminálon elérhetővé váltak a MASPED Csoport tagvállalatainak valamennyi szállítmányozáshoz kapcsolódó szolgáltatásai is.

A Vodafone részére végzett szolgáltatás a telefonkészülékek és kártyák tárolása, valamint – igény esetén – 24 órán belüli eljuttatása a boltokba és a kiemelt ügyfelekhez. A MASPED Logisztika Kft. 2005. szeptember elejétől végzi a Vodafone Rt. teljes körű magyarországi logisztikai kiszolgálását a MASPED PORT Logisztikai Központban, a csepeli Szabadkikötőben. A munkanapokon 24 órás munkarendben üzemeltetett raktárban kerülnek összekészítésre a Magyarország egész területére kiszállítandó egységgrakományok, amelyet a rendeléstől számított kevesebb, mint 24 órán belül juttatnak el a címzettekhez. A MASPED PORT Logisztikai Központ teljes területén az áru-, személyforgalmat 24 órás élőerős védelem, és kamera rendszer védi, a kimagasló áruértéknek megfelelő rendkívül szigorú biztonsági előírások betartása mellett. A különleges vagyonvédelmi rendszer mellett egyedi informatikai megoldások is bevezetésre kerültek, amelyek különlegessé teszik a szolgáltatásokat.

Cseh Ottó elmondta, hogy a vidéken 56 boltot üzemeltető, s fővárosi terjeszkedésbe kezdett Euronics Üzletház is a Masped Logisztikai Kft.-t választotta szolgáltatójául. A Veszprémben megszüntetett, saját tulajdonú rakárak pótlására hosszú távú, teljes körű logisztikai megállapodást kötöttek a Masped Logisztika Kft.-vel. A feladat a „szokásos”: raktározás, hozzáadott értéket létrehozó tevékenységek, teljes disztribúció. A megbízás több ezer négyzetméteres raktárkapacitást foglal el, a szezonális termékek változásaihoz igazodó, rugalmasan módosuló helyi igényekkel.

A Masped Port csepeli bázisán novemberből új üzletágot indítanak: jövedéki termékek tárolását végzik adóraktári szolgáltatásuk keretében. Ezzel a csepeli ingatlan kihasználtsága maximális szintű lett.

A fejlődés viszont nem állhat meg, ezért már a bővítésről gondolkodnak: a hátsó területen 2006-ban további raktárt építenek, s lépéseket tesznek a vasúti kapcsolat lehetőségeinek jobb kihasználására is.

**Bárány Tibor**

METRANS (Danubia), a.s.

## A nemzetközi vasúti- és terminál-operátor

A METRANS-t 1992-ben Prágában alapították, 1995-ben Zlin, 1999-ben Dunaszerdahely csatlakozott a telephelyekhez, 2001-ben pedig Győrben is megvetették lábukat. A társaság 50 százalékból a Hamburgi Kikötő (HHLA) tulajdonában van, 34 százalékat a Német Vasút (DB) birtokolja, s 16 százaléka felett magántulajdonosok rendelkeznek. A cégcsoport egyik tagját, a METRANS (Danubia), a.s.-t hét éve vezető, 28 éves elnök-vezérigazgatóval, Kiss Péterrel a szlovákiai Dunaszerdahelyen beszélgettünk.



Kiss Péter közgazdász végzettségű. A pozsonyi születésű, nőtlen fiatalember a víz mellett nőtt fel, a hajózás szeretete a vérében van. Innen már csak egy ugrás a kombinált fuvarozás, amely kitölti az életét. Még csak 28 éves, de már 7 éve elnök-vezérigazgatója a dunaszerdahelyi METRANS (Danubia) társaságnak. Ez második munkahelye: az első szakmai gyakorlati tapasztalatokat a pozsonyi kikötőben szerezte, ahol három évig dolgozott, diplomáját munka mellett tanulva szerezte meg. Nehéz utolérni, szinte mindig úton van: alig egy éves Honda Accordjában motort kellett cserélni, annyit hajtott, a szállítmányozókat, hajóstársaságokat, hajóstársasági ügynököket, vasutakat, terminálokat látogatva.



A kombinált fuvarozást bonyolító METRANS terminálhálózat éves teljesítménye 400 ezer TEU (ebből a dunaszerdahelyi bázis több mint 100 ezer TEU-val részesedik), az éves árbevételük 3,5 milliárd cseh korona (átszámítva mintegy 27 milliárd forint) – tájékoztat az igazgató.

A tekintélyt parancsoló számokat a METRANS 500 munkatársával érte el. Közreműködésükkel – a nemzetközi menetrendbe beillesztve – heti 50 irányvonatuk közlekedik Prága és Hamburg között; napi egy export és egy import vonat Prága és Bremerhaven között; hetente háromszor indul irányvonat Dunaszerdahelyről Hamburgba. Zlinből Prágába és Dunaszerdahelyről Prágába naponta közlekednek konténereket szállító irányvonatok. Idei újdonság, hogy a soroksári BILK-ből Koperba heti 2 import és 2 export irányvonatuk jár. (Az év végére a BILK-ben saját iroda nyitását tervezik.) Az adatokból is látszik, hogy Hamburg és Bremerhaven a tengerentúli piacokhoz vezető kapu a csoport számára.

Az év végére import-export irányvonatot terveznek Moerdijk (ide érkeznek a rotterdami és antwerpeni konténerek) és Prága között. Dunaszerdahelyen épül már az új logisztikai bázis – első ütemben 3,5 milliárd forintos befektetést valósítanak meg –, s párhuzamosan zajlik a többi terminál fejlesztése is.

További fejlesztési terveik közül Kiss Péter megemlíti, hogy Szeged környékén (esetleg Nyíregyházán is) 2006-2007 táján – az EU-terjeszkedés függvényében – depo-t létesítenek. Távolilag Constanza is szóba jöhet, ha az áru mennyisége ezt indokolja...

A nemzetközi vasúti és termináloperátor METRANS-nak nincs saját kamionja, se mozdonya. Van viszont 450 konténerszállító vagonjuk: ezt keveselik, ezért újabb 200-ra adtak fel megrendelést. Kizárólagosan foglalkoztatott közúti alvállalkozókkal állnak szerződéses kapcsolatban: Dunaszerdahelyen 170-180, Zlinben szintén 170-180, Prágában 300 kamion áll rendelkezésükre. E partneri kört időről időre bővítik: kisebb cégek is pályázhatnak. A fő kritérium a megbízhatóság.



- A METRANS működteti Közép- és Kelet-Európa legnagyobb konténer-terminálját Prágában (Uhrinévés). A 204 ezer négyzetméteres területen 160 ezer négyzetméteres betonfelület szolgál a konténerek tárolására. 11 kilométer hosszú iparvágány-hálózat, rakodó-daruk és munkagépek, emelő-bebendezések segíti a munkát.
- A második METRANS terminál helyszíne – 1995 óta – Zlin (Zelehovice/Lipa). Több mint 45 ezer négyzetméteres területen 38 ezer négyzetméteres szilárd burkolat fogadja a konténereket.
- A harmadik METRANS terminál – 1999 óta – a dunaszerdahelyi, Szlovákiában, közel Pozsonyhoz és a magyar határhoz található. A 30 ezer négyzetméteres bázison 25 ezer négyzetméteres betonplaccon sorakoznak a konténerek.
- A negyedik terminál Győrben található, 2002-ben kezdte meg működését. Ez is 30 ezer négyzetméteres, de ott csak 20 ezer négyzetméter a szilárd burkolattal fedett.



## BILK: százezer négyzetméter

**Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter, Gaál Gyula, a MÁV Rt. elnök-vezérigazgatója és Wáberer György, a Waberer's Holding elnök-vezérigazgatója ünnepélyes keretek között adta át a BILK újabb, 15 ezer négyzetméteres raktár-komplexumát. Ezzel a BILK már 100 ezer négyzetméternyi területen várja a magas színvonalú, komplex logisztikai szolgáltatásokat igénylő cégeket. A létesítmény közvetlen kapcsolatát az M0-ás körgyűrűvel a szintén október 14-én átadott autópálya-lehajtó teremti meg.**

Félmilliárd forintos beruházással elkészült a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ M0-ás lehajtója. Továbbá a BILK területén másfélmilliárd forintos beruházással újabb 15 ezer négyzetméteres raktárcsarnok épült fel, s ezzel a BILK Logisztikai Rt. ügyfelei birtokba vehették a 100 ezredik négyzetméter logisztikai raktárterületet. Közép-Európa legnagyobb logisztikai vállalkozásának kiépítésére a magyar állam 10 milliárd forintot, a ma-

gánbefektetők pedig további 30 milliárd forintot fordítanak. Az M0-ás lehajtó kivitelezését a *Nemzeti Autópálya Rt.* megbízásából az *EGÚT Rt.* végezte el. Az európai uniós normákat is felülmúló minőségben elkészült raktárak túlnyomó többségét a *Market Rt.* építette.

– Magyarországnak ki kell jelölnie azokat az ágazatokat, amelyekben helyzeténél fogva sikeresebb lehet, mint a többi európai állam. Ezek közül

az egyik legfontosabb a logisztika lehet – mondta az ünnepségen *Kóka János* gazdasági és közlekedési miniszter. *Gaál Gyula*, a MÁV elnök-vezérigazgatója a vasúti és a közúti fuvarozás közötti együttműködés előnyeit ecsetelve azt emelte ki, hogy „ami a BILK-nél sikerült, azt ki kellene terjeszteni a személyszállításra is.” *Wáberer György*, a Waberer's Csoport elnöke ennél is messzebbre tekint, ugyanis szerinte a BILK a teljes régió logisztikáját el tudná látni.

A BILK 100 hektáros soroksári területén jelenleg naponta több mint 2000 jármű fordul meg, amelynek több mint 50%-a kamion. A tehergépkocsik napi forgalmának negyede a kombi-fuvarozásban résztvevő konténerszállító jármű. A logisztikai központba naponta 150 áruval rakott vasúti kocsi fut be.

Az Ócsai úti ipari övezet, az M0-ás körgyűrű és a Budapest-Kelebia vasútvonal által határolt területen fekvő BILK-en belül három létesítmény

épült: a Soroksár terminál-pályaudvar, a BILK Kombiterminál és a BILK Logisztikai Központ.

A központ első, 19 ezer négyzetméter alapterületű raktárát 2003 szeptemberében adták át, majd két hónappal később felavatták a BILK Kombiterminált is. 2005. júliusában adták át a BILK Logisztikai Rt. 10 ezer négyzetméter alapterületű, közvetlen vasúti kiszolgálásra alkalmas, korszerű irodákkal is ellátott raktárcsarnokát. A közel egymilliárd forintos költséggel felépített létesítményt a Waberer's Holding vette birtokba. Idén összesen 4 milliárd forint beruházás valósul meg. A raktárváros átlépte a rentabilitási küszöböt, éves árbevétele elérte a 2 milliárd forintot.

A 2007-ig teljesen kiépülő komplexum teljes kapacitása több mint 200 ezer m<sup>2</sup> korszerű logisztikai raktárterület, valamint az ehhez tartozó több 10 ezer m<sup>2</sup> iroda lesz. A BILK eddig csaknem 1500 munkahelyet teremtett a térségben, és a következő két évben további legalább ezer új foglalkoztatottnak ad munkát. A központ kimagaslóan a legjelentősebb a tervezett hazai logisztikai bázisok közül, és hamarosan betölti Kelet-Közép-Európa egyik legfontosabb gazdasági-közlekedési híd-főjének szerepét.

A BILK Logisztikai Rt.-ben gyűjtő- illetve magasraktárak, hűtött raktárak és ADR-minősítéssel rendelkező csarnokok, valamint irodaépületek kaptak helyet. A BILK Logisztikai Rt. a hagyományos raktározást és árukezelést komplex logisztikai szolgáltatásokkal és ahhoz szorosan kapcsolódó egyéb szolgáltatásokkal egészítette ki: a nagy kapacitású gyártási rendszerek „just in time” kiszolgálásával, logisztikai információs központtal, finishing logisztikai funkciókkal, speditóri és szállítmányozási, valamint vám szolgáltatással.

A BILK üzembe lépésével felváltotta a MÁV Rt. központi konténer termináljának, Budapest-Józsefvárosnak és Ro-La termináljának, Budafok-Hárosnak a feladatait.

Magyarország és Kelet-Közép-Európa legnagyobb logisztikai beruházása, a hazai kombinált áruszállítási rendszer és a logisztikai szolgáltató központok hálózatának egyik kiemelt fontosságú tagja, a nemzetközi kombinált áru fuvarozási rendszer magyarországi központjaként – Sopron és Záhony mellett – a fordítókorong szerepét tölti be. A BILK egyúttal a Magyarországon áthaladó tranzitforgalom korszerű műszaki háttérbázisának a szerepét is ellátja.



Az ünnepség vendégei



A közvetlen kapcsolat

Kecskeméten ülésezett a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége

## A BERTRANS Rt. fontos szerepet tölt be hazánk logisztikai szolgáltatásában

A kecskeméti székhelyű Bertrans Rt. adott otthont a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének a XXXIX. kibővített elnökségi ülésének. A délben kezdődő ülés rövid köszöntőjét ízletes ebéd követte, majd a tagok megtekintették a Bertrans Rt. tervét, majd elkészült, új logisztikai központját. Ezt követően megkezdődött az elnökségi ülés érdemi munkája. Szó esett többek között a 2005. évi első nyolc hónap pénzügyi egyenlegéről; vámügyi aktualitásokról és nemzetközi kapcsolatokról.



Fülöp Zsolt



Rózsa Pál

A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségét három évvel ezelőtt a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium támogató közreműködésével számos hazai logisztikai központ vezetői alapították meg. A szövetség olyan szakmai érdekközvetítő és érdekegyeztető nonprofit szervezet, amelynek célja a hazánk közlekedéspolitikai irányelveivel összhangban a logisztikai központok helyzetének erősítése, a környezetbarát áruszállítási rendszerek elsődleges figyelembevétele alapján. A célok megvalósítása érdekében a szövetség feladata, hogy kezdeményezze és szervezze tagjainak összehangolt fellépését a hazai logisztikai szolgáltatói tevékenység szabályainak egységesítése, szakmai színvonalának emelése és a nemzetgazdasági szempontból fontos jellegének elismertetése érdekében.

A Bertrans Rt. szintén a szövetség tagja. A logisztikában betöltött szere-



Rózsa Pál köszönti a vendégeket



Helyszíni szemle

pét jelzi, hogy az elnökség kibővített ülésének helyszínéül szolgálhatott.

Az elnökségi ülésén **Fülöp Zsolt** elnököt a hazai logisztikai helyzetről kérdeztük meg.

– A logisztikai központok Magyarország fejlődésének motorjai, hiszen olyan speciális szolgáltatást nyújtó területről van szó, amely a fuvarozást, a vámot, a raktározást és a csomagolást együttesen kínálja. A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének szerepe, hogy ezen központok élére álljon; szervezze és valósítsa meg a hatóságokkal való kapcsolattartásukat. A logisztikai köz-

pontokat nagy forgalmú, többféle közlekedési út mentén érdemes kialakítani, az autópálya és a főutak mellett nagy előny a vasútvonal, illetve légi- vagy víziközlekedés lehetősége. Kecskeméten, a Bertrans Rt. ebből a szempontból is kiváló. Működése nagyon szép fejlődést mutat, Kecskemét és környékének is jelentős előrelépést jelent az általuk kínált szolgáltatás, amely a kereskedelmet is nagyban segíti.

A logisztikai központok kialakulásáról, országos elhelyezkedésükről **dr. Csaba Attila**, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közlekedéslogiszi-

kai szaktanácsadója, a szövetség tiszteletbeli elnöke tájékoztatta lapunkat.

– A rendszerváltást követően egy német inspiráció hatására kezdődött meg egy magyarországi logisztikai központ előkészítése. Megalapozott kutatási munka alapján 1993-ban készült el egy prekonceptió, majd 998-ban majd a koncepció. A kezdeti 9 körzet helyett ma már 11 körzet alakult ki, ahol regionális jelentőségű logisztikai központok működnek. A vám ágazatot nagyban érintette az EU-csatlakozás, ám ennek ellenére több vámudvar továbbra is működik, többek között Kecskeméten, a Bertrans Rt.-nél, ahol az or-



A kecskeméti elnökségi ülés résztvevői





A raktárközpont előtt

szág egyetlen 24 órás belterületi vámkezelése vehető igénybe. A Bertrans Rt. szembejelenően fejlődik, ennek eredménye az elmúlt évben átadott új logisztikai központja, illetve a hamarosan épülő még nagyobb raktárközpontja. Mindez bizonyítja, hogy igenis a megrendelői igények és a jó infrastruktúra határozza meg, hogy hazánk mely területén és milyen mértékben fejlődjön egy-egy logisztikai központ.

A Bertrans Rt. elkövetkező hónapok terveiről **Rózsa Pál** vezérigazgató és tulajdonos számolt be.

– A napokban kezdjük meg a logisztikai központ folytatásaként az új 8 ezer

500 négyzetméter alapterületű raktárunk építését, amely további 20 000 raklap befogadását biztosítja majd. Így a Bertrans Rt. logisztikai raktárkapacitása 20 000 négyzetméter fölé emelkedik. Az új raktárunk területileg a már meglévő raktárunk közel kétszerese lesz. A beruházás az év végéig készül el, a bekerülési költsége eléri a bruttó 1 milliárd forintot. Az előző évi beruházásunkhoz, a logisztikai központ megépítéséhez hasonlóan ezen projekt finanszírozására is nyújtunk be pályázatot. Egy évvel ezelőtt 100 millió forintos európai uniós támogatást nyertünk el, bízunk benne, hogy ezúttal is kedve-

ző elbírálásban részesül a 120 millió forintos támogatási pályázatunk. Az elmúlt időszakban 30 százalékkal növeltük a dolgozói létszámot, az új létesítménynek köszönhetően már nem lesz jelentős a létszámbővítés, de számunkra fontos, hogy a jelenlegi munkatársak és alvállalkozók munkalehetőségét hosszú távon biztosítani tudjuk. Az új beruházással tovább erősíteni szeretnénk a régióban és a régió kívüli logisztikai szerepünket, kulturáltabb körülményeket biztosítva partnereinknek. Úgy érzem mindezzel nemcsak cégünk hanem Kecskemét város gazdasági szerepét is támogatjuk, erősítjük.

## *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.

# 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, polcozható tárolás
- Teljes körű raktári kiszolgálás
- Csomagolás
- Összeszerelés
- Komplex vámügyintézés

### A szolgáltatások elérhetők:

Debrecen, Budapest, Tiszaújváros, Nyíregyháza, Miskolc, Pécs, Nagyvárád (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 nyújt a Park cégei számára. A logisztikai kiszolgálást a Trans-Sped Csoport biztosítja. 25.000 m<sup>2</sup> 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](mailto:info@mail.trans-sped.hu) • [www.delog.hu](http://www.delog.hu)  
Tel.: 52 / 510-100, -120, -160



## NAVIGÁTOR BOWLING KUPA



A Magyar Közlekedési Kiadó támogatásával, a Mobil Sport Kft. 2005. november 22–24. 17.00 és 23.00 között megrendezi, már hagyományosnak számító X. Navigátor Kupa amatőr egyéni és csapat bowling versenyt.

*Helyszín:* Hotel Pólus Bowling Club (Budapest XV., Szentmihályi út 131. VI. em.)

- Selejtezők:*
- november 22-én a teherfuvarozók és speditőrök részére
  - november 23-án vízi-, légi-, személyfuvarozók részére

*Döntő:* november 24-én az egyes versenynapok I–VI. helyezett egyéni versenyzői, és csapatai részére.

*Fődíj:* Féloldalas ingyenes hirdetési lehetőség a Navigátorban.

*Nevezési határidő:* 2005. november 18.

Nevezés és felvilágosítás a 383-5303-as telefonszámon, és a [mobil sport@mobil sport.hu](mailto:mobil sport@mobil sport.hu) e-mail címen.

A versenykiírás letölthető a [www.mobil sport.hu](http://www.mobil sport.hu) oldalon.

### A VERSENY TÁMOGATÓI



SMP

# NAVIGÁTOR

hummel





A FŐTÁMOGATÓ



Gustav Poschalko



Horváth Zsolt Csaba

# SZÁLLÍTÁS

**CARGO • LOGISZTIKA**  
**KONFERENCIA ÉS SZAKKÖRDEZŐ**  
**2005. november 10-11.**  
**Corinthia Aquinói Hotel**  
**Fővédnök: Kóka János gazdasági miniszter**

**TÉMAKÖR**

Merre tovább, szállítók?  
Mit hozott az Európai Unió Ausztriának?  
Napirenden a szállítmányok  
Tenderre, magyar piacra  
Még mindig a vasút?  
Szállítmányozás, vagy logisztika?  
Vasúti liberalizáció  
Közlekedéspolitikai kihívások  
Informatika, logisztika

**FELKÉRTEK ELŐADNI**

*Gustav Poschalko*, a Rail Cargo Austria igazgatója  
*Horváth Zsolt Csaba*, a GKM közlekedésügyi államtitkára  
*Dr. Békési István*, a Közlekedési Bizottság elnöke  
*Kautz István*, az MSzSz elnöke  
*Iván György*, a Hödlnmayr Hungaria László vezérigazgatója  
*Dr. Berényi János*, a Hungarocargo igazgatója  
*Dr. Hinfner Miklós*, a Magyar Közlekedési Központ igazgatója  
*Kovács Imre*, a MÁV igazgatója

**INFORMÁCIÓK**

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

# LOGISZTIKA • VÁM SZAKMAI TALÁLKOZÓ 2005. október 10–11., Budapest Quincum Hotel

Minister  
Közlekedési és közlekedési miniszter

## TEMAK:

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

## TALÁLKOZÓ ELŐADÓK:

Magyarország Austria elnök-vezérigazgatója,  
Közlekedési helyettes államtitkára,  
Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója,  
Masped elnöke, a Masped Csoport elnöke,  
Hödlmayr Hungaria Logistics Kft. ügyvezető igazgatója  
Magyar Hungarokombi elnöke,  
MKFE főtitkára,  
MÁV Rt. főigazgatója.

## REGISZTRÁCIÓ:

Regisztráció: **Gabriella** Tel.: 350-0763, 350-0764  
Ár: 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

Heinczinger István, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese

## „Közelebb az alagút végéhez”



Heinczinger István

**Noha nem rendelkezik vasutasmúlttal, a Siemens közlekedési ágazat-vezetői székét a MÁV operatív irányításáért feladó Heinczinger István előtt nem ismeretlenek az államasutak problémái. A Magyar Narancs a frissen kinevezett közgazdászt döntéséről és a reálisan kitűzhető célokról kérdezte. Az interjút teljes terjedelemben közöljük.**

– Ön a MÁV-hoz érkezésekor hangsúlyozta: tisztában van a helyzetével, és nem ijed meg attól, hogy a cég mutatói rosszszak, hiszen amikor a Siemenshez került, akkor is radikális változást vártak öntől. A két szituáció azért mégis eltérő, nem?

– Csak azt akartam érzékeltetni, hogy azok a feladatok, amiket mind a német, mind a magyar kollégák elém állítottak 2000-ben, amikor a Siemens közlekedési ágazatának magyar vezetője lettem, azok sem voltak kisebb feladatok – az arányokat leszámítva –, mint ami a MÁV-nál rám vár. Azt kérték, hogy az éves forgalom a nulláról ugorjon fel 50-60 millió euróra, és bár akkor indultak a nagy tenderek (4-es metró, villamos-, vonattenderek), komoly kihívás volt ezt végrehajtani. Most hasonló produkciót vár tőlem a gazdasági miniszter is. Engem soha nem a feladat nagysága riaszt vissza egy munka elvállalásától, legfeljebb az a közeg,

amely nem támogatja a törekvéseimet. Nem hiszem, hogy ez utóbbtól a MÁV-nál a szokásosnál jobban kellene tartani. Nem félek attól, hogy több mint 40 ezer vasutással kell dolgozni, és hogy miként lehet majd irányítani őket. Azt látom ugyanis a vidéki látogatásaimon, hogy „a terepen” dolgozók értik, hogy jobb szervezet és jobb szolgáltatás kell, nekem pedig az a dolgom, hogy ehhez a közös célhoz megjelöljem számukra az eszközt. A helyzetemet részben megkönnyíti, hogy nem nulláról kell indulni. Nem azt állítom, hogy az elődeim döntései csupa előremutató eredményt hoztak, de a vadhajtásokat lenyesve és kigyomlálva, látni kell az ő eredményeiket is. Ugyanakkor nem lehet nem észrevenni, hogy a MÁV-állam viszonyban – még ha kényszerből is – végre elindult egy olyan változás, aminek a végeredménye csak hatékonyságnövelés lehet.

– Mi motiválta a felkérés elfogadására?

– Ha az előttem álló feladatra bárki úgy tekint, hogy az én dolgom „csupán az”, hogy a MÁV-ot nyereségesse tegyem, akkor ki kell ábrándítanom mindenkit: ez egyáltalán nem megvalósítható cél. Nem csak nálunk, hiszen a vasút állami támogatás nélkül sehol, még Nyugat-Európában sem nyereséges, sőt, Japánban is csak közelít a nulla felé. Magyarországon a vasúttal az a legfőbb probléma, hogy 20 éven keresztül a komolyabb fejlesztések, modernizálások elmaradtak, és ezeket nem lehet egyik napról a másikra ledolgozni. Ráadásul a média nagy része tévesen ma is azt sugallja, hogy az alapvető baj a MÁV feneketlen bendője, pedig a cég valójában egy erősen alulfinanszírozott vállalat, amire az ál-



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. Érdekeltségein keresztül az említett szolgáltatásaival Magyarország teljes területét lefedi.

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

#### MÁVCARGO

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



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



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



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



lamnak nem volt, nincs és nem is lesz önmagában elegendő pénze. Azért vállaltam el néhány hetes gondolkodás után a megbízást, mert úgy ítélem meg, hogy most van a cég életében az a pillanat, amikor valami tényleg előremutató történhet. Egy olyan időszak következik 2013-ig, amikor nagyon sok uniós pénz lehet a felhalmozott hátrányok megszüntetése érdekében Magyarországra hozni. Ennek a pénznek a mozgatására és hatékony elköltésére megvan a szak tudásom, ezért döntöttem úgy, hogy élve a felkínált lehetőséggel, levelezéylem ezt a folyamatot. Ehhez azonban az is kellett, hogy amennyire lehet, a szaktárca, mint a tulajdonos jogkörök gyakorlója élesen elkülönítse a politikai és a valóban operatív funkciókat, és hogy az én feladatom kizárólag vasutasmenedzseri legyen.

– *Kért és kapott-e arra bármiféle garanciát, hogy az állam a vasúttársasággal szemben megszünteti az eddigi gyakorlatot? Vagyis hogy nem ad elég pénzt a MÁV működéséhez, de a céggel cinkosan összekacsintva, időnként szánja a felgyülemlett veszteségeket?*

– A garancia abból állt, hogy legalább a folyó finanszírozási tételeket állja az állam. Részben a közszolgálati szerződésen belül, részben más eszközökkel. Erre miniszteri ígérem van. Bízom abban, hogy Kóka János van olyan erős a kormányon belül, hogy belátatja a MÁV és a vasúti infrastruktúra fejlesztésének fontosságát. Nagymértékben segíti ebben, hogy az EU is „beismerte”: a közúti forgalom szűk keresztmetszete és környezetszennyezése miatt az egyik legfontosabb fejlődési irányt a vasútfelújítás jelenti. Ennek köszönhetően a közlekedési infrastruktúra-fejlesztésen belül a vasúti az első és legfontosabb helyre lépett elő, ami számunkra azt jelenti, hogy nemcsak a közösségi forrás lehet az eddigiektől lényegesen nagyobb, hanem az a mérték is, amivel az EU támogatja Magyarországot az ilyen projektben.

– *Nem valamiféle csodavárás az, hogy minden probléma megoldását az EU-támogatások érkezéséhez kötik?*

– Az utóbbi időben jó néhány uniós bürokratával beszéltem, akik azt állítják, hogy készek Magyarországon a vasúti infrastruktúra kérdését is kellőképpen támogatni. Annyiban persze van egyfajta Messiás-várás, hogy nem mindegy, évente 2-300 millió eurót vagy 2-3 milliárdot kapunk-e a fejlesztésre. Ugyanakkor nem lehet nem észrevenni, hogy amikor Nyugat-Európában elkezdtek a vasúti rendszer rendbetételét, az államok Németországtól Franciaországon át Ausztriáig szabályosan kistráfirozták a cégeket, mielőtt a piacra engedték volna őket. Nálunk sem lehet ez másképp, az államnak mélyen a zsebébe kellene nyúlnia, és minél több pályázathoz legalább az önrészt állnia kellene. Másképp nem marad működőképes a rendszer, mert az tényleg tarthatatlan, hogy Magyarországon ma is vannak olyan fővonalak, ahol 50–70 éves biztosító főberendezésekre van bízva a közlekedés, és az egyetlen, valóban EU-konformhoz közeli minőségű Budapest–Hegyeshalom vonalon is húsznál több lassújel van az infrastruktúra fejletlensége miatt.

Ahhoz azonban legfeljebb áttételesen van köze a pénznek, hogy a vasutas társadalomnak mára elveszett a korábbi presztízse. Nagyon nehéz behozni fiatal technikusokat és mérnököket a céghez, mert máshol, például egy multinacionális vállalatnál megfizetik és valóban megbecsülik a munkájukat. Meg kell oldani valahogyan ezt is, mert ha nem lesz megfelelő utánpótlás, akkor a vasút nem fog tudni működni. Az ugyanis egyáltalán nem nevezhető egészségesnek, hogy ma már vannak olyan régiók, ahol 51 év feletti a vasutasok átlagéletkora.

– *Mi a magyarázata annak, hogy miközben a híradásokban vasútfelújítási igény címén 7,6 milliárd eurós fejlesztési összeg szerepel, a cég rendbetételét egy húszszázalékos létszámleépítéssel is összefüggésbe hozták? A szakszerveze-*

*tek szerint a rendszerben több helyen a balesetmentes munkavégzés is veszélybe kerülhet a további elbocsátásokkal.*

– Az érkezésem előtt beharangozott húszszázalékos karcsúsítás lehet ugyan a cél, de alaposan meg kell nézni, hogy a jelenlegi vasúti lehetőségek mellett ez mennyire reális. A racionalizálás nem állhat annyiból, hogy embereket küldünk el, mert a létszámleépítést az infrastrukturális fejlesztési politikának mindenképpen meg kell előznie. Másképp nem megy! Teljes mértékben egyetértek a vasutas társadalom azon részével, amely nehezményezi, hogy amikor a végeken elbocsátások történtek, az onnan elvont jogosítványok ellátása érdekében a központban folyamatosan létszámot bővítettek. Azt is aláírom, hogy ez a *vízfejűség* mára sok esetben a működőképesség rovására ment, és ezt sürgősen fel kell oldani.

– *E feladat végrehajtására ugye nem egyedül érkezett az Andrassy útra?*

– Teljesen egyedül jöttem. Ha lesznek is személyi változások, még a látszatát is kerülni akarom annak, hogy úgy mond „egy új brancs élén vonuljak be” az irodámba. Azokkal dolgozom, akik itt vannak.

– *Nem tart attól, hogy úgy jár, mint a januárban elnöke vezérigazgatónak kinevezett Gaál Gyula, akit semlegesített a több mint két éve házon belül dolgozó menedzsment?*

– Vállalnom kellett, nem volt más megoldás. De az is látható, hogy jelenleg a tulajdonos jobban odafigyelt arra, hogy mi történik a cégen belül, és ez nekem segít. Igazából engem nem érdekel, hogy milyen címmel láttak el, mert a formalitásokat és azt, hogy én „csak” általános vezérigazgató-helyettes vagyok, nem tartom fontosnak. Mindenki látni fogja, hogy operatív vezetőtől érkeznek a gyakorlati döntések, és ezt akkor is el kell fogadni a házon belül, ha a MÁV ma még kis-címcentrikus, fejnehéz szervezet.

– *Elsődlegesen az a feladata, hogy előkészítse a független infrastruktúra, személyszállítás és árufuvarozás szétválasztását?*

– A legfontosabb feladatom az, hogy elérjem: a vasúti infrastruktúrát helyezték végre bel a magyar közlekedési infrastruktúra egészébe, és szerves része legyen a közlekedéspolitikának. Mint közgazdásznak, jelenleg az a feladatom, hogy az állammal elfogadtassam: a közlekedésben mindenkit egyformán mérjen, és ennek megfelelően támogasson. A legsürgetőbben megoldandó feladatnak mindezekkel együtt is azt tartom, hogy a vasutas társadalmat meg kell nyugtatni. Meg kell szüntetni azt az utóbbi években bevezetett gyakorlatot, hogy még a területi vezetők sem lehettek igazán képben arról, hogy mi történik a MÁV-val. A stratégiát meg kell ismertetni, el kell fogadtatni azt, hogy mit szeretnénk csinálni, mi ennek az eszköze, és lehetőséget kell biztosítani a vezetőknek arra, hogy a náluk jelentkező problémák megoldásához maguk is hozzájáruljanak. Nem igaz, hogy a létszámleépítést minden vasutas élből elutasítja, de azt jogosan várják el cserébe, hogy az áldozatvállalásnak kézzelfogható eredményei legyenek, és a cég közelebb jusson az alagút végéhez. Fel kell tehát építeni egy új kommunikációs rendszert, egy új kommunikációs rendszert, egy új stratégiát. Meg fogjuk vitatni, hogy melyek azok a módszerek, eszközök, utasítások és belső folyamatok, amelyekkel az utasokat, a politikát vagy éppen a szolgálatot teljesítőket tájékoztatni kell. Jelenleg azonban minden időmet a vasúti üzemmód problémáinak megoldásával töltöm.

– *Mennyi időt adott a hierarchiának arra, hogy megtanulják az új táncrendet?*

– December 31-ig. Az új vasúti törvénynek megfelelően az összes szervezeti átalakításnak meg kell addig történnie.

(Magyar Narancs)

40 éves a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete

## Jubileumhoz méltó megemlékezés



Horváth Zsolt Csaba

Negyven éve alakult a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete. Ebből az alkalomból közlekedésbiztonsági kiállítást és konferenciát szervezett az MKFE, a VIVA Média Holding közreműködésével, vdralamint ünnepi közgyűlést tartottak és külföldi vendégeik, hazai partnereik részére pedig fogadást adtak a Budavári Hilton Hotel nagytermében. Megemlékeztek a közelmúltban elhunyt dr. Zeley Istvánról, az első főtitkáról, s köszöntötték a szervezet eddigi vezetőit. A jubileumhoz méltó megemlékezés volt a 40. évforduló alkalmából rendezett ünneppsorozat.

Horváth Zsolt Csaba, a GKM közlekedési helyettes államtitkára megnyitóbeszédében hangsúlyozta: a közlekedésbiztonság társadalmi és szakmai kérdés Magyarországon. A közlekedési kormányzat elsődleges feladatának tekinti a halálos balesetek számának csökkentését. Az ünnepi közgyűlésen a kormányzat nevében köszöntötte az MKFE vezetőit és tagvállalatait. A helyettes államtitkár úgy fogalmazott, hogy a kormány és a fuvarozói érdekvépviseletek között augusztusban létrejött megállapodás olyan alap, amire építve a fuvarozók jelentős része megállhatja helyét az EU kiélezett fuvarpiacán. Négy évtized állomásait elemezte beszédében dr. de Sorgo Tibor, az MKFE ügyvezető elnöke és köszöntötte a jubiláló szervezetet Paul Laere-mans, az IRU elnöke, illetve a partnerszervezetek képviselői is. Wáberer György, az MKFE elnöke sajnálatos módon, nem tudott részt venni az ünnepségen, levelét azonban felolvasták a fogadáson.

A jubileum alkalmából, az MKFE kezdeményezésére a gazdasági és közlekedési miniszter – munkájuk elismeréseként – Baross Gábor-díjat adományozott Paul Laeremansnak, az IRU elnökének, Martin Marmynak, az IRU főtitkárának, Hubert Linssennek, az IRU brüsszeli képviselővezetőjének, dr. Krausz Péternek, az IRU vezető munkatársának, Áchim Mihály Miklósnak, az Áchim és Áchim Kft. ügyvezetőjének, valamint Rajnai Zoltánnak, a Rajnai és Társa Kft. ügyvezetőjének.





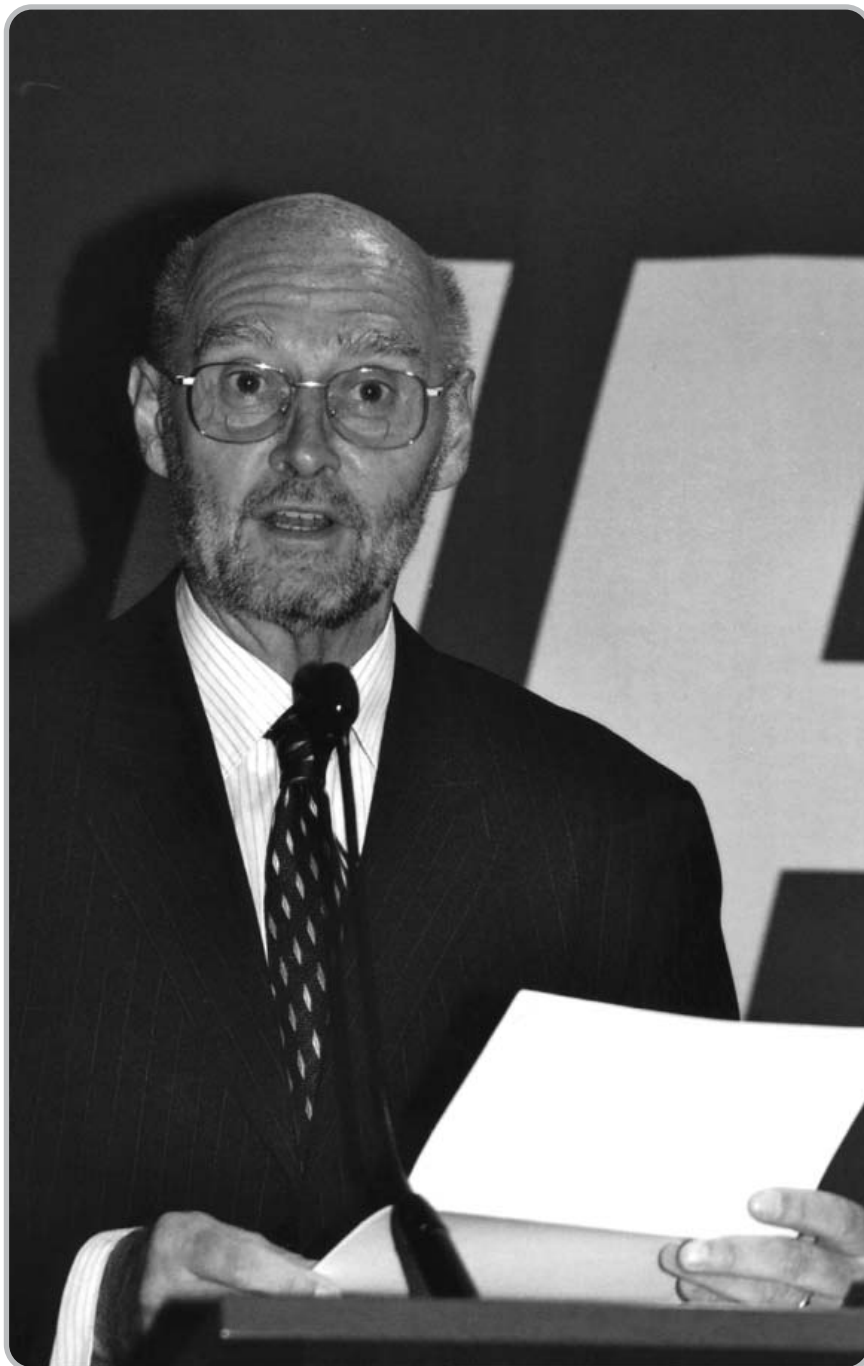
Rajnai Zoltán átveszi a kitüntetését



DAF-világpremier a budapesti jubileumi kiállításon

Dr. de Sorgo Tibor, az MKFE ügyvezető elnöke:

## Az egyesület születésnapja, a szakma születésnapja



**A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete megalakulásának 40. évfordulója alkalmából ünnepi közgyűlést tartott a Papp László Sportarénában. Ünnepi beszédet dr. de Sorgo Tibor (képünkön), az MKFE ügyvezető elnöke mondott. Ebből idézünk.**

– A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének elnöksége az elmúlt év végén azért döntött úgy, hogy 2005-ben kiemelt figyelmet szentel a közúti közlekedés biztonságának, mert megalakulásának negyvenéves évfordulóját olyan eseménysorozattal kívánta emlékeztetessé tenni, amely nem öncélú, amely tükrözi küldetését, amely tagságának és az egész közúti közlekedési iparnak hasznára válik.

Igen, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete ebben az évben ünnepelheti létrejöttének negyvenedik születésnapját. Olyan korban született, amikor – a mai szóhasználatnál élve – civil szerveződésnek, a kőkemény diktatúra és a politika által központilag vezérelt gazdaság viszonyai között, semmi létjogosultsága nem volt. Némi iróniával és enyhe túlzással azt is mondhatjuk, hogy a hitük szerint vallásukat nyilvánosan gyakorlókon túl, civil szerveződésnek csak a családi bridzs-, ulti-, vagy tarokkparti számított.

Egyesületünk 1965-ben Magyarországi Nemzetközi Közúti Fuvarozók Egyesülete néven alakult meg, s csak egy évvel később vette fel mai nevét. A megalakítás teendőivel *dr. Zeley Istvánt* bízták meg. A mai születésnapi ünnepséghez legméltóbb az lenne, ha mindezt – a ma már történelmet – ő maga, személyesen mondhatná el.

Sajnos azonban, éppen a napokban, szeptember 28-án távozott tőlünk örökre *dr. Zeley István*, egyesületünk első főtítkára, aki egész életét a közlekedésnek szentelte. 93 évesen, tevékeny, munkával töltött évtizedek után ment el. Fiatalabb éveiben a vasútnál dolgozott, majd ő is közutas lett, s bár tudását rendre használták, éppen nagy műveltsége, idegennyelv-ismerete miatt nem tartották elég megbízhatónak. A közlekedésben, a veszélyesáru-szállításban azonban nélkülözhetetlené tette magát, s éppen kitűnő olasz, francia, német nyelvtudása révén képviselte a magyar fuvarozókat eredményesen az IRU-ban, s alakíthatta meg az MKFE-t. Utolsó hónapjait leszámítva, soha nem is szakadt el tőlünk. Emlékét generációk sora, tanítványai, munkatársai őrzik.

Amikor az MKFE megalakult, akkor 245 jármű dolgozott a nemzetközi áru fuvarozásban. De 1965 végén már 347 volt a járművek száma, és rohamosan növekedett tovább. Öt esztendő alatt 9086-ra nőtt. Jelenleg pedig nemzetközi forgalomban – (most még) sárga rendszámmal – 20 ezer nagy teherbírású teherjármű vesz részt.

Nem véletlen, hogy szinte egy időben az MKFE megalakulásával született meg egy önálló, nemzetközi fuvarozással foglalkozó autóközlekedési vállalat létrehozásának gondolata. Így jött létre a Hungarocamion. Az is természetes, hogy ez a vállalat volt a legnagyobb tagja a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének. Rajta kívül akkoriban lényegében csak az állami Volán vállalatok és a SZÖVAUT foglalkozhattak – korlátozottan – nemzetközi fuvarozással.

Az MKFE egyetlen kis szobában, a Teréz körúton, a jelenlegi Volán Egyesülés épületében alakult meg. Első elnöke *Tapolczai Kálmán* volt, akit sokan ismertek a szakmából, és az első főtítkára, mint korábban már említettem, *dr. Zeley István*. A következő évben *Sebes Lászlót* választották ügyvezető elnöknek, majd később elnöknek is, a főtítkár pedig hosszú évekre *Skonda Ödön* lett.

Azt gondolom, helyénvaló, hogy a többieket is név szerint felsoroljam. Elnökeink voltak: *dr. Boros András, Paisch Nándor, Tóth István, Torma Imre*. Ügyvezető elnökök: *dr. Mezei Gábor* (aki ugyanez volt az IRU alelnöke is volt, majd a Transfrigoroute elnöke), *dr. Zahumenszky József, Rádi Pál*, társ-



elnök: *Benczik Béla*. Főtítkárok: *Gyémánt András, dr. Szentkláray Ferenc, dr. Kovács Alíz*.

Az MKFE története a magyar közúti fuvarozási ipar története, amelyben gyökeres változást az 1989-es politikai és gazdasági rendszerváltozás hozott. Megjelent a magántőke, a magánvállalkozás. 1989-től lehetővé vált a nemzetközi fuvarozás a magánvállalkozók számára is. És nagyon sokan voltak, akik úgy gondolták, hogy érdemes élni ezzel a lehetőséggel. Valljuk be: jó néhányan minden tapasztalat, szakmai tudás és megalapozottság nélkül adták el a család ingatlanjait, értéktárgyait, hogy létrehozzák a vállalkozásukat. Az

MKFE-nek egyik kiemelt feladatává vált ezeknek az embereknek a felkészítése, oktatása, szakmai segítése. És az 1966-ban még 15 tagot számláló Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének 1990-re már több mint ezer tagja lett. Az egyesület érdekvédelmi, érdekképviseleti tevékenysége pedig kézzelfogható, valóságos munkává vált. Konkrét problémák sokaságát kellett érezhető módon orvosolni.

És újabb fordulatként elkövetkezett 2004. május 1-je. Az MKFE a korai kezdetektől kiemelt feladatának tartotta, hogy tagságát felkészítse az uniós csatlakozásra. Sajnos azonban, az a tapasztalatunk, hogy ez a felkészülés nem igazán sikerült. És alapvetően nem a fuvarozók felkészültsége hiányzik. Tavaly május óta ugyan valóban soha nem látott konkurenciával kell megküzdeniük a magyar fuvarozóknak.

Most azonban azért találkoztunk, hogy ünnepeljünk. Az ünnephez tartoztak az elmúlt napok is, amikor megmutattuk a közvéleménynek, hogy a közúti személyszállítók és áru fuvarozók számára nagyon is fontos a közlekedés biztonsága, a környezet megóvása. Külön ünnep volt mindannyiunk számára, hogy az amszterdami RAI haszonjármű-kiállítással egy időben itt mutatkozhatott be a DAF XF105-ös legújabb modellje.

A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete 1965-ben létrejött, azóta eltel 40 év, hiszen most 2005-öt írunk. Vagyis az idő múlik felettünk. Az egyesület születésnapja a szakma születésnapja.



Csiki-Bege Lajos, az orvosból lett sikeres (autó)kereskedő

## Egy székel, aki a jég hátán is megél



**Ahogy beszél életének eddigi 39 évéről, már érthető, hogy a neve nem csak különlegessége miatt lett mára fogalom. Mert a Csiki-Bege névről az emberek többsége tudja, hogy egy autókereskedő céggel kell összekötni. A cégtulajdonos-névadót hallgatva pedig a mindent elsöprő akarat és a sikerbe vetett hit ragadja magával az embert. Csiki-Bege Lajos eredményes életútja szinte minden állomására pontosan emlékszik. Azokra az időkre is, amikor Székelyföldön, az ötezres lélekszámú Gyergyócsomafalván, az ötgyermekes Csiki-Bege család elsőszülöttjeként apja műbútorasztalos-műhelyében ügyeskedett és segítkezett gyermekfejjel. Az meg csak természetes, hogy a ma már több mint 3,5 milliárdos cégéről, jövőbeni terveiről órákat tudna beszélni.**

Igen, abban a bizonyos apai műbútorasztalos-műhelyben is már megmutatkozott az, amit talán a legegyszerűbben „kereskedői érzéknek” lehet nevezni. Mert nem csak segítette a bútorok, konyhai kiegészítők elkészítésében, hanem a tervezésükből és eladásukból is kivette a részét. Már 8-10 évesen a papával együtt készített faragott tárgyakat, éjjeli lámpákat árulta. Majd gyerek fejjel el kezdte menedzselni édesapja bútoripari vállalkozását és ennek eredményeként Romániaszerte ismertté váltak a Csiki-Begeféle hifi állványok és kiegészítő bútorok.

Mindemellett a családi földeken dolgozott, még kaszásversenyt is nyert! De fodrászzkodott, az iskolai szünetekben pincérkedett, divatos ruhákat szabott, varrt – és természetesen értékesített. Vagyis folytatta az ősök hagyományát, vagyis hogy képes „a jég hátán is megélni”. De látva azt a kemény, s bizony sanyarú életet, amelyben a becsületes, kitartó munka ellenére a csomafalviak léteztek, igazat adott apjának, amikor azt tanácsolta neki, hogy ha ki akar ebből törni, akkor tanuljon.

Persze, gimnazistaként is ő teremtet-e elő a tanulásához, megélhetéséhez szükséges pénzt: makettek, modellek készítése mellett a kollégiumban haját vágott, ruhát szabott, és varrt. Annyira beindult az iskolai „biznisz”, hogy a végén már nem is ő varrt, hanem varratott és természetesen kereskedett. A hétvégeken pedig sikeres disztkókat szervezett.

Majd az orvosi pályát, a sebészetet célozta meg. Marosvásárhelyen, az orvosegyetemen inkább leendő szakmájából próbált „pénz csinálni”. Már másodévesként a klinikán dolgozott, miközben kollégiumi elnökké, diák-önkormányzati vezetővé választották. Sőt, az 1989-es forradalom idején az „Egyetemi Megmentési Front” elnöke lett! Azt hitte, hogy valóban sorsfordító időket él, ezért teljes gőzzel a nemzetközi diákkapcsolatok, rendezvények szervezésébe kezdett. Ám 1990 tavaszán számára elfogadhatatlan fordulatot vettek az események, mondja, ezért politikai menedékjogot kért és kapott Magyarországon.

Orvosi tanulmányait Budapesten kívánta befejezni, de erre csak ősztől nyílt lehetőség. Addig pedig nyakába vette a világot, körbeutazta Európát,



stoppal indult és – saját autóval tért vissza, meséli kis kacsintás kíséretében. Hollandiában, egy műszaki tanár barátja műhelyében autószerelőként dolgozott, s anyai pénzt gyűjtött össze, hogy egy lerobbant Volkswagen Passatot tudott venni, amit felújított és ezzel jött haza. Természetesen, a tanulás mellett az üzletről sem feledkezett meg, hiszen megint csak el kellett tartania magát valahogy. A 90-es évek elején a Balatonnál is bimbózni kezdett a piaccgazdaság és egyre másra jöttek létre a büfék, éttermek. De nem voltak még az ellátásukat biztosító nagykereskedelmi központok, erre érzett rá Csiki-Bege Lajos.

Holland kapcsolatain keresztül használt kisteherautókat vett Hollandiában és Németországban, ő is beült az egyik kocsi volánja mögé, és ha kellett napi 15-16 óra munkával vitték az árut egy 300 m<sup>2</sup>-es bérelt raktárból. A kedvező árakkal és jó szolgáltatással, azzal, hogy 3 majd 2 nap alatt kiszállították a rendelést, fel tudták venni a versenyt a Balaton Fűszérrel. A végén már 4 kocsi járta a tópartot, majd a szezonzárást követően több százézer haszonnal kiárusította a gépkocsi flottáját.

Ez bizony meghaladta egész éves orvosi fizetését, ugyanis közben friss orvosként klinikai sebészi állást kapott. Mivel látta, hogy lehet bármilyen jó sebész, a merev magyar orvosi hierarchiában jó, ha 45 éves korában labdába tud majd rúgni, eldöntötte magában a „jó orvos vagy sikeres vállalkozó” kérdést... Szerencsére, teszi gyorsan hozzá, döntésében ifjú felesége, akivel az egyetemen ismerkedett meg, teljes mellszélességgel támogatta.

Miután az összes kocsija elkelt és még mindig csörgött a telefonja, arra a felismerésre jutott, hogy ha valamit ennyire keresnek, akkor azzal érdemes kereskedni. Az elhatározást tett követően, s 1993 elején párjával – használt

kis-haszonjároművek forgalmazására – megalapították a Csiki-Bege Kft-ét. Inentől pedig már lényegében ismert a Navigátor augusztusi számában is „megénekelte” sikertörténetét.

Relatív kis pénzzel és gyors forgási sebességgel, magas árréssel tudták eladni a főleg Hollandiából és Németországból behozott kocsikat, emlékezik vissza az indulásra. Persze, egy kis „Csiki-Bege csavart” ebbe is belecsempészett Lajos, hiszen igyekezett kissé lerobbant járműveket, olcsón megvenni, és ezeket felújítva, jó áron eladni. Ehhez természetesen szerviz kellett, így a Teréz körüli lakásuk környékéről a teherautók rövidesen az M3-as kivezető szakasza mellett, a Szerencs utca közelében létrehozott szerviz és telephelyre kerültek ki.

A használt kisteherautók importja, forgalmazása, bérbeadása és szervizelése mellett 1995-1997 között tett egy kis kalandot a számítástechnika világába is: a California Computers Kft. (amerikai-magyar számítástechnikai vállalkozás) résztulajdonosa és vezetője lett. Majd – természetesen a nagy szerelem, a teherautó üzlet mellett – visszatér gyermekkori álmához, a medicinához. 1998-ban feleségével létrehozta lakóhelyén, Verseyházán a Veres Dent Fogászati Kft-t, amely napjainkban már 25 orvost és asszisztentst foglalkoztat.

Amikor arról kérdezik, hogy ráfizetett-e valamelyik vállalkozására, határozottan nemmel válaszol. „Nem teszem kockára azt, amit a családom tagjaival megszereztünk!” – mondja határozottan. Még a Volánnak veszteséges buszközlekedést is képes nyereségesen működtetni 8 településen, köztük Verseyházán.

Sosem vágyott arra, hogy a „nagyfőnököt játssza”, vallja, ezért amint a cég fejlődése lehetővé tette, úgy 5-6 éve a kézi vezérlésről áttért a különböző egységek profitcenterekbe szervezésére.

Sosem volt híve a bürokratikus, hierarchikus szervezetnek, ezért az általa kiválasztott vezetőknek a lehető legnagyobb önállóságot adja meg. Természetesen a feladatok megfogalmazása, kijelölése a tulajdonos feladata, teszi hozzá, de a megvalósításhoz már kellő szabadkezet biztosít azoknak az embereknek, akiknek a képességében, tisztességében megbízik ahhoz, hogy vezetővé nevezze ki.

Idén tavasszal újabb mérföldkőhöz érkezett a Csiki-Bege Kft. Európában is ritkaságszámba menő a Szentendrei úton felépített „Autoplaza”, és nem csak a mérete, hanem a „beépített” technikai kapacitás nyújtotta szolgáltatási színvonal miatt is, amit saját tervezésben és kivitelezésben valósítottak meg! A 3 milliárdos beruházás Csiki-Bege Lajos hitelességét és hitelképességét is bizonyítja. Hiszen szerinte is „pénzt csak pénzből lehet csinálni”. A hitelekkel persze jól kell gazdálkodni, s hogy ő mindig jól bánt a kapott pénzzel, azt a mostani bizalom is bizonyítja bankja részéről.

A környezetbarát, energiatakarékos, építészeti különlegességet nem csak a gépjármű kereskedés fellegvárának szánja Székelyföld szülőltje. Tervei szerint a komplexum a környék emberbarát, a korszerű megelőző életmódot segítő egészség-központjává válik rövidesen. Továbbá, az Autoplázában kapott helyet a Tan-Sped Közlekedési Iskola, amellyel kapcsolatos konkrét terveit Csiki-Bege Lajos kiadónk hagyományos szállítmányozási konferenciáján, 2005. november 11-én, az Aquincum Szállóban tartandó előadásán ismerteti majd.

Környezetbarát gondolkodását, szemléletét az is bizonyítja, hogy Lajos következő nagy terve egy szelektív autó-újrahasznosító karosszéria üzem felépítése.

Transdanubia Logisztikai Kft.

## Logisztikai központ Lébényben

**Szeptember elseje óta az osztrák érdekeltség tulajdonában lévő Transdanubia Logisztikai Kft. központja új helyen található, tudtuk meg Horváth István ügyvezető igazgatótól. A budapesti Nagytétényi útról átköltöztek a XVIII. kerületi Besence utcába. A cég életében egy másik fontos változás is bekövetkezik: október 28-án nyílik meg Lébényben új logisztikai központjuk.**

Horváth István, a Transdanubia Logisztikai Kft. ügyvezető igazgatója már hetek óta a költözködéssel foglalkozik: előbb a fővárosi telephelyet cserélték le (a megszűnő TKH Rt. tevékenységét vették át, és ingatlanát bérelték ki a Besence utcában) szeptember elsején. Az új budapesti bázison ezer négyzetméteres raktár és 400 négyzetméter iroda áll rendelkezésükre. A raktár zömében gyűjtő áru fogadását szolgálja, némi logisztikai tevékenységgel kiegészítve. A költözködés jelentős létszám-bővítést is hozott (két éve még csak 5 fős volt a csapat, ma már 17-en dolgoznak a budapesti székhelyen).

A társaság fő erőssége a komplett rakományok szervezése az olasz és német piacon, és megnyitották forgalmukat Bulgária, Románia és Törökország, valamint a dél-szláv országok felé is. A budapesti és a győri ház együttesen havonta mintegy 1300–1400 fuvarot bonyolít le.

A cég győri telephelye 5 fővel indult 2002 végén, s most 16-an dolgoznak ott. A fejlődés megkívánta a fejlesztést: 78 ezer négyzetméteres területet vásároltak Lébényben, az ipari parkban, s már elkészült az új projekt első üteme, melyet október 28-án avatnak fel. 4000 négyzetméteres magasraktárt építettek fel e helyen. A raktár egyharmadát már feltöltötték (a bécsi raktárból áthozott) áruval, s a többi helyet a németországi és kelet-európai áruk foglalják majd el. Várhatóan jövő év elejére német megbízójuk megnyitja ukrainai üzemét, s ekkorra a lébényi logisztikai központ már teljes kihasználtsággal működik majd. Ezen túlmenően kisebb cégek (például az Audi beszállítói) részére is végeznek logisztikai szolgáltatásokat.

A második lépcsőben (2006. márciusa és szeptembere között) felépül a lébényi irodaépület is, és a győri telephely is Lébénybe költözik. 2006 végére már csaknem 60 főt foglalkoztat majd az új Transdanubia bázis.

Horváth István a társaság terveibe is beavatott. 2007-ben folytatják az épít-

kezést: magas polcokkal berendezendő mélyhűtő raktárt kívánnak átadni. Biatorbágyon rendelkezésre áll egy

2 hektáros területet, ahol 2007-ben kezdik majd az építkezést: a forgalomhoz és a partnerek igényeihez alkalmazkodva mintegy 6000 négyzetméteres csarnokot húznak fel. Az építkezések mellett tovább kívánják erősíteni a gyűjtő forgalmat és a komplett rakományos áru fuvarozási tevékenységüket, lefedve a ma még fellelhető fehér foltokat.

**Bárány Tibor**



Az osztrák Grad család tulajdonában lévő, 1945-ben alapított (idén fennállásának 60. évfordulóját ünneplő) Transdanubia GmbH öt ausztriai, két lengyel és két magyar telephellyel rendelkezik, s szlovák és cseh cégei is alakulnak. A fuvarozó vállalkozásként indult ausztriai cégből 1965-ben (40. esztendeje) indult el a szállítmányozó vállalat. Éves forgalmi bevétele 1998-ban 64,3 millió euro, 2003-ban már 96,4 millió euro, 2004-ben pedig 98,7 millió euró volt. A csoport flottája 350 járműből áll, s további 100 működik hatáskörükben.

A csoport magyar cége, a Transdanubia Logisztikai Kft. Budapesten és Győrben működik. Budapesten 1985. óta, Győrben 2002. óta. 2002-ben 303 millió forint volt árbevételük, 2003-ban 1,685 milliárd forint, 2004-ben 2,6 milliárd forintot értek el, s 2005-re remélhetőleg 3,1 milliárd forint lesz a Transdanubia Logisztikai Kft. árbevétele.



A Renault újdonsága, a Premium Route

## Teljesítmény és minőség: öröm vezetni

A Renault Trucks Premium koncepciójának továbbfejlesztéseként piacra dobja új Premium Route járműsaládját. A világ 110 országában már több mint 100 ezer példányban értékesített, kiváló teljesítőképességű és a feladathoz szabott hasznos terhelést kínáló Premiumból Magyarországon – 9 év alatt – 850 nyerges vontatót és 6x2-es alvázat adtak el. Gallatz Zoltán, a Renault Trucks Hungária Kft. kereskedelmi igazgatója elmondta, hogy a kedvelt előd nemzetközi és belföldi forgalomban egyaránt népszerű volt (árfekvése és felszereltsége révén).



Az 1996-os Route modell könnyű önsúlyával és a sokfajta üzemeltetési módnak megfelelő kivitelével lopta be magát a fuvarozó vállalkozások szívébe. Sok kicsi és közepes nagyságú flottát működtető Renault ügyfél választotta, s természetesen a vásárlók között nagyvállalkozások is találhatók, amelyeknek fontos volt a nagy hasznos terhelhetőség (üzemanyag-szállítók, veszélyesáru-fuvarozók), a 40 tonna kihasználása.

Gallatz Zoltán az új Premium Route járműsaládról elmondta, hogy kifejlesztését megelőzte az ügyfelek és a járművezetők véleményének meghallgatása. A Renault Trucks ezzel a haszongépjárművel szeretne választ adni a modern logisztikai struktúrák szerint működő szállítók közeljövőben felmerülő igényeire is. Megújult külső, hajtáslánc és fülke jellemzi a Premium Route-t.

Új, 10,8 literes (330, 380 és 440 lóerős változatban kapható) Dxi 11 motort kapott a jármű. (A nyomatékgörbe meglehetősen lapos: 1100 és 1400 közötti tartományban érdemes használni a gazdaságos üzemeltetés érdekében.) 16 fokozatú, elektronika által ellenőrzött ZF mechanikus váltó, vagy automatizált Optidriver II. váltó teszi kényelmessé a sebességváltást – és ellensú-

lyozza a gépjárművezető esetleges tapasztalatatlanságát. A már hónapok óta futó teszt-példányok kedvező tapasztalatokat hoztak: 3,5–5 százalékos fogyasztáscsökkenést értek el, miközben dinamikusabban közlekedtek: kereskedelmi sebességük 2,5–3 km/órával nőtt.

A kereskedelmi igazgató hangsúlyozta, hogy az új Premium Route fülkéjében a gépkocsivezető jól érzi magát, s ezért jobban is vigyáz majd rá. Normál, magasított tetős, vagy magasított, berendezett tetős (mikrosütő, vagy tv helye kiépítve) lehet a fülke, melynek belsejét kényelmi berendezések teszik komfortosabbá. Nagyméretű ágyak, egybeszabott matraccal találhatók benne.

Az automatizált sebességváltót a kormány mellett, a műszerfalon helyezték el, így a padló üresen maradt. A kamionoknál egyedülálló a műszerfal digitális kijelzője (magyar nyelvű szöveggel is), amely rengeteg információt ad a vezetőnek. Az Infomaxban rögzített adatok lehívása (magyar nyelven is működik!) lehetőséget ad a gépkocsivezető ellenőrzésére, a szakszerű üzemeltetésre, sőt az oktatásra is.

A fülke kívülről is jól néz ki: új a hűtőrács, a lökhárító, újak a lámpaburák és a piszkolóddást megelőző légtérrelők is. A homlokkal megnyúlt, s az új tükrök nagyobb látóteret biztosítanak.

Gyors reakcióidejű elektronikus fékrendszer (tárcsafékek, Optibrake, kipufogófék, lassítófékek, ABS, EBS és ESP) teszi teljessé a vezetés élvezetét, s növeli a jármű biztonságát. A hidraulikus retarderrel 500 kW fékerős fékezés érhető el.

A Premium Route kategóriájának legkönnyebb járműve (6,1 tonna tartályos kivitelű felszereltséggel). Háromféle nyeregmagassággal (1100, 1040 és 950 milliméteres) és 4x2, illetve 6x2 alvázzal rendelhető. Az első futóműhöz is kérhető légrugó, s így (emelhető-süllyeszthető) könnyebb a vagonok mellé állni. Kiterjesztett garanciával is rendelhető, s ennek birtokában a vevő 5 évig és 750 ezer kilométerig tervezhető karbantartási és javítási költségekkel számolhat.

A reménybeli ügyfelek, az érdeklődő fuvarozók akár ki is próbálhatják, hogy mit tud a Premium Route: a bevezetésekor személyes tapasztalatok szerzésére is nyílik mód a márkakereskedői hálózatban. Van olyan partner, akinek erre sincs szüksége: már 25 darabot eladtak a Premium Route-ból! A jövő évre szóló értékesítési terv 200 eladott járművel számol (2005-ben a Route és a Distribution eladás elérheti a 190 darabot is).

A Renault Trucks hálózata felkészült az új család forgalmazására: a kereskedők és a szerelők már részt vettek az oktatáson, s a diagnosztikai és karbantartó berendezések is megérkeztek az ország 12 pontján található hálózat bázisaira. November 11. és 26. között Nyílt Napokat rendeznek a hálózatban, s ezen alkalmakkor terhelten, póttal akasztva is tesztelhető a Premium Route.

**Bárány Tibor**



A Győr-Gönyű Kikötő Rt. új létesítményei

## Liebherr mobil daru, raktárépület

**A Győr-Gönyű Országos Közforgalmi Kikötő szeptember 22-én egy új, nagyteherbírású Liebherr LHM-150 típusú mobil daruval gazdagodott, s ekkor avatták fel ünnepélyesen a (ömlesztett és darabáruk tárolására alkalmas) kikötői logisztikai raktárépület is.**

A Győr-Gönyű Országos Közforgalmi Kikötő 110 hektár kijelölt területe a Duna 1794. Folyamkilométerénél helyezkedik el, a Mosoni-Duna torkolatában, 38,5 kilométerre a duna-Majna-Rajna víziút földrajzi felezőpontjától. Teljesen helyálló tehát a kikötő jellemzője: „Az első kapu és az utolsó állomás a közös Európába vezető úton”. EU-kompatibilis kikötőről van szó, mely tagja az országos közforgalmi kikötők hálózatának. Pillanatnyilag a közúti és vízi úti kapcsolat mellől még hiányzik a vasúti vágány. A kikötő fejlesztési terveiben szerepel a vasúti kapcsolat megteremtése – előkészítése folyik – is. A majdan trimodálissá váló logisztikai bázis folyamatosan fej-

lődik: szeptember 22-én új létesítményeket avattak.

*Pintér Ákos*, a Győr-Gönyű Kikötő Rt. vezérigazgatója köszöntötte a megjelenteket, majd *Kelemenné dr. Visky Katalin*, az igazgatóság elnöke ismertette a társaság tevékenységét.

1992-ben a cég 5,7 millió forint jegyzett tőkével, kft-ként indult, majd egy év múlva részvénytársasággá alakult. A tulajdonosok: kikötői rakodással, szállítványozással, mezőgazdasági termékek termelésével, kereskedelmével foglalkozó nagyvállalatok, valamint Győr-Moson-Sopron megye Önkormányzata, Győr Megyei jogú Város, Gönyű község és Nagyszentjános önkormányzatai. A csaknem 25 tulaj-



Pintér Ákos

donossal rendelkező (a magyar tulajdonosi kör a részvények 60 százalékát birtokolja) Rt. tulajdonosi háttere garantálja a társaság pénzügyi stabilitását, megfelelő tőkeerejét és elhivatottságát a – megfelelő infrastruktúra biztosítása melletti – előrelépéshez.

Az eltelt időszakot folyamatos fejlődés jellemezte, s mára milliárd feletti érték található a kikötőben, köszönhetően a kiváló menedzsmentnek és a GKM támogató együttműködésének. A kikötő ragyogó példája a PPP-nek.

Pintér Ákos hangsúlyozta, hogy az EU bővítés hatására az infrastruktúra egyre fontosabb szerepet kap: a közút és a vasút nem győzi az áru fuvarozás terheit, így a természetes víziutak lehetőségeit is ki kell használni, s nagy szükség van a kikötőkre is. 1994-ben ideiglenes rakodó létesült, 2000-ben Ro-Ro terminált avattak EU támogatással, s 2004-ben elindult a raktárfejlesztés. A most elkészült második, 2403 négyzetméteres raktár a GVOP 100 millió forintos támogatásával épült fel, összesen 331 millió forintért.

A kikötő forgalmának zömét ma az ömlesztett termények átrakása adja. Mellette felkészültek darabárak rakodására mobil daruval, s lehetőség van Big-Bag zsákos rakodásra is. A Ro-Ro terminál vasbeton rámpáján elhelyezett mozgatható acél rámpa a vízállás változásait egyenlíti ki kamionok és túlsúlyos járművek, gépek hajóra rakodásakor. A tavaly átadott 5000 négyzetmé-



teres, padozatos – ömlesztett áruk részére szolgáló – raktár és a kapcsolódó technológia gyorsítja a hajók ki- és berakodását. 110 férőhelyes kamionparkoló és vizsgálóépület egészíti ki a bázis felszereltségét. Az áruk vámolását a kikötői vámügynökség – megbízásra – elvégzi. Az igazgatási épületben működnek a vám, a határőrség, a vízirendőrség, a növényegészségügy, az állategészségügy és a szállítmányozók irodái.

A raktárak és a rakodás kiszolgálását segíti az új, – két hét alatt összeszerelt – 32 méter magas, (144 tonna önsúlyú) 8 köbméteres kanállal ellátott, dízel Liebherr mobildaru, amely 40 tonnás kapacitásával akár konténereket is mozgathat. A kor legfejlettebb technológiáit alkalmazó, s az országban a legnagyobb teljesítményrel rendelkező daru 416 millió forintos árához a GVOP 28 százalékos részesedéssel járult hozzá. Telepítése lehetővé teszi, hogy a főként autóiipari és háztartási gép gyártók számára acéltekercek raktározásával, acéllemezek szeletelésével, acél tekercekből acéllemez lapok készítésével foglalkozó IAI Magyarország Kft. működését a kikötő területén zavartalanul végezhesse.

*Dr. Mrekva Tibor*, a Liebherr Építőipari Gépek magyarországi igazgatója és *Imre István*, a raktárt kivitelező Integrál Rt. elnök vezérigazgatója bemutatta az új létesítményeket, melyeket *Balogh Tamás*, a GKM innovációs fősztályvezetője avatott fel.

A fősztályvezető avató beszédében a logisztika gazdaságban betöltött jelentőségét méltatta, hangsúlyozta a győr-gönyüi kikötő kiemelt szerepét, s megjegyezte, hogy a már közeljövőben megérkező iparvágány trimodálissá teszi a logisztikai bázist. A fejlesztés nem áll le: heteken belül indul a partfal hosszabbítása, melyet jövő nyárra fejeznek be.

**Bárány Tibor**

A gyorsan változó világ és a bővülő Európa új lehetőségeket nyit meg a vállalkozások előtt. A nemzetközi együttműködés lehetőségét a Győr-Gönyű Kikötő Rt. kihasználta: a flamand belvizeket kezelő NV Zeekanal en Watergebonden Grondbeheer Vlanderen vállalkozással kötött együttműködési szerződést. Céljuk Flandria és Magyarország között fejleszteni a környezetbarát és gazdasági szempontból is kedvező belvízi áruforgalmat. Jelmondatuk: „Együtt egész Európát elérjük!”





## Fuwardíjtükör

A CBRB gázolaj jegyzése szeptember közepén 52,00 euró/100 liter érték alá csökkent. Ez azonban sajnos csak átmeneti volt, utána a hónap végére ismét meghaladta az 56,00 euró/100 liter értéket.

Az ARA kikötőkben a piaci helyzet nem változott. Dunai relációban az árukinálat az érkező tengeri hajóktól függött. A tengeri pl. szójás hajók érkezését követően felélénkült a piac, raktáros áru csak kevés került berakásra. Az árupalettán többnyire szója, magnezit, foszfát, só szerepeltek. Rajnai, majnai kikötőkbe, illetve a német csatornák felé többnyire energetikai szén, agyag, érc, takarmány és ócskavas rakományokat raktak be.

A Majnán élénk maradt a forgalom, habár a feladott gabona mennyisége a hónap végére visszaesett. Kálisó, cement, ócskavas rakodások folyamatosak voltak. A Majna-Duna Csatornán elsősorban rajnai rendeltetésű gabonát, projekt rakományokat valamint osztrák rendeltetésű rönkfát rakodtak a hajók. A Felső-Dunán az ingadozó vízállás miatt gyakoriak volt a hajókönnyítések.

Ausztriában elsősorban gabona és acél és projektrakományok kerültek elhajózásra. Magyarország és Németország/Hollandia felé is megnövekedett a berakott műtrágya mennyisége.

Szlovákiában jelentős mennyiségű gabonát adtak fel. Ezen kívül német dunai és rajnai kikötők felé acél és osztrák kikötőkbe szülő vasérc került még berakásra.

Magyarországon folyamatos volt a gabonafélék, olajos magvak és az acéláruk rakodása. A feladott gabona mennyisége mindkét irányba jelentős maradt; al-dunai illetve német és holland kikötőkbe irányult a forgalom meghatározó része. Az acélipari konjunktúrának köszönhetően továbbra is nagy mennyiségű acéláru került berakásra, elsősorban felső dunai és rajnai kikötőkbe. A megnövekedett exportmennyiségek és az alacsony vízállás miatt nagy volt a szabad hajótér iránti kereslet.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Mannheim	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
ARA kikötők	–	6,20	9,50	16,50	19,10	20,90	–
Mannheim	4,50	–	–	12,30	–	–	–
Felső-Rajna	6,80	3,70	–	13,50	–	–	–
Ausztria	21,40	19,90	20,80	–	–	6,00	–
Szlovákia	24,70	24,20	26,00	7,40	–	–	17,10
Magyarország	25,80	25,30	26,20	8,50	–	–	16,40
Constanta	–	–	–	15,60	–	10,50	–

A fuwardíjtükör különböző áruféleségek súlyozottan átlagolt euró/mto fuwardíjai alapján készült, így fuwardíjindexként 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. szeptember 1–30.

## Magyar Hajózási Emléknap Neszmélyen

2004 őszén hagyományteremtő szándékkal Neszmély Község Önkormányzata, valamint a Zoltán Alapítvány és a Magyar Hajózási Országos Szövetség konferenciát szervezett a magyar hajózási szakemberek részére abból az apropóból, hogy a Neszmélyi Hajóskanzenben elhelyezésre került a Zoltán gőzös. Ezen a konferencián a résztvevők alapító okiratot írtak alá, melyben kinyilvánították azon szándékukat, hogy minden évben a Tengerészeti Világnapot követő szombaton Neszmélyen Hajózási Emléknapon összegyűlnek a szakma képviselői és a magyar hajózás múltjával, valamint jövőjével foglalkozó konferencián vitatják meg a teendőket, tapasztalatot cserélnek.

Az idei évben október 1-jén megrendezésre került az Emléknap, melyen érdekes előadások hangzottak el a Zoltán Alapítvány tevékenységéről, a Lajta monitor történetéről, a Magyar Hajózási Egyesület tevékenységéről. A Gazdasági Minisztérium Hajózási Főosztály vezetője Valkár István szólt a Minisztérium nemzetközi kapcsolatairól, különös tekintettel a tengeri egyezmények kidolgozásában való részvételről.

A Fluvius Kft képviselőjében Pauza László beszélt a magyar folyami teherhajózás jelenéről, a flottabővítés finanszírozási nehézségeiről. Kiemelte, hogy az állam a többi közlekedési ágazat rendszeres támogatására fordított tízmilliárdokhoz képest pár milliárdból egyszeri alkalommal képezhetne egy alapot, melyből hitelt kaphatnának a cégek hajóvásárláshoz. Ebéd után a résztvevők megtekintették a Lajta monitort és a Hajóskanzen, majd műsoros délutánnal folytatódott a program.

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



## In memoriam pontonhíd

1999. április 3., szombat. Elkezdődött Jugoszlávia bombázása az amerikai ultimátum értelmében. A tragikus események mindenki által ismertek: napok alatt lebombázták valamennyi újvidéki Duna hidat, de találatot kapott a smederevoei, iloki és gombosi híd is. A hidak lerombolása miatt a dunai tranzit hajózás mintegy két évig szünetelt a Jugoszláv Duna szakaszon.

Az al-dunai hajózási társaságok számos hajója maradt a Felső-Dunán, míg a zárlat feletti társaságok mintegy 60 000 tonnás kapacitása rekedt a román Duna szakaszon. (A MAHART esetében ez 4 tolóhajót és 24 bárkát jelentett.) Kezdetben a roncsok és a mederben található robbanószerek miatt nem lehetett áthaladni Újvidék területén, majd egyre nyilvánvalóbbá tette a szerb vezetés, hogy a lerombolt hidak újjáépítéséhez nemzetközi segítségre tart igényt és ezt nyomatékosítja a hajózás akadályozásának fenntartásával is. Végül megszületett a kompromisszum: az időközben elkészült ideiglenes pontonhíd időszakos megnyitásával átengedik a hajókat, azonban ezt térítés ellenében és csak szombat-vasárnap teszik meg, mondván akkor teszi lehetővé a város közúti forgalma ennek a fontos átkelőnek a kiiktatását.

Az áthaladás díja kezdetben hordképességi tonnánként, ill. kilowattónként 7 Dinárnak megfelelő 1 DEM volt. Érzékeltetésül: 1 karaván 6 db  $\times$  1850 t  $\times$  1 DEM + 1500 kW  $\times$  1 DEM = 12 600 DEM oda, és ugyanennyi visszaúton is. Egyszóval komoly anyagi megterhelést jelentett mindez a fuvarozóknak és fuvaroztatóknak egyaránt, ami nemcsak a kifizetett díjból, hanem a várakozás költségeiből tevődött össze. Mégis 2001 májusában, amikor is megindulhatott a forgalom mindenki fellélegzett, hiszen ez már valami kézzelfogható, biztos dolog volt. Ahogy telt az idő, úgy javultak a feltételek is: először bevezették a heti kétszeri nyitást, majd áttértek az EURO-ra (0,50 EU, 0,30 EU, 0,10 EU), végül heti háromszor nyitottak, ezzel minimálisra csökkent a várakozási idő is. Természetesen fennállása idején akadtak gondok bőven: volt amikor a jég miatt nem lehetett áthaladni, volt amikor a rendkívül alacsony vízállás miatt a hídfejezetek szárazra kerültek és a hídtagok úgy összeszorultak, hogy hetekig nem lehetett kinyitni.

Végül több mint 4 évvel a hídnyitások bevezetése után elkészült a Szabadság híd újjáépítése és véglegesen kiiktatták a pontonhidat. Október 10-én az Újvidéki Révkapitányság összehívta a nagyobb hajózási társaságok képviselőit, bemutatták a most már véglegesen kinyitott hidat, mely a szétzerelésre vár, átadták nekik a pontonhíd megszüntetéséről szóló írásos értesítést és hivatalosan is bejelentették, hogy az újvidéki Duna szakaszon az áthaladás a nap 24 órájában szabad és akadálymentes. Ezzel a dunai hajózás történetének egy különös, 7 évig tartó fejezete lezárult.



## skycargo.com – most még jobb, mint valaha.

Folyamatosan azon igyekezve, hogy ügyfeleinknek az iparág legesleg-újabb eszközeit biztosítsuk, most új arculatot adtunk felhasználóbarát honlapunknak, amely így még a korábbiakhoz képest is átfogóbb lett, új URL-címen, [www.skycargo.com](http://www.skycargo.com) érhető el. A SkyChain honlapunkba integrálása révén, ügyfeleink küldeményeiket már honlapok közötti átugrás nélkül kísérhetik figyelemmel. Mi ezt csak kézhez álló logisztikai megoldásokként emlegetjük. **Tőlünk többre számíthat!**



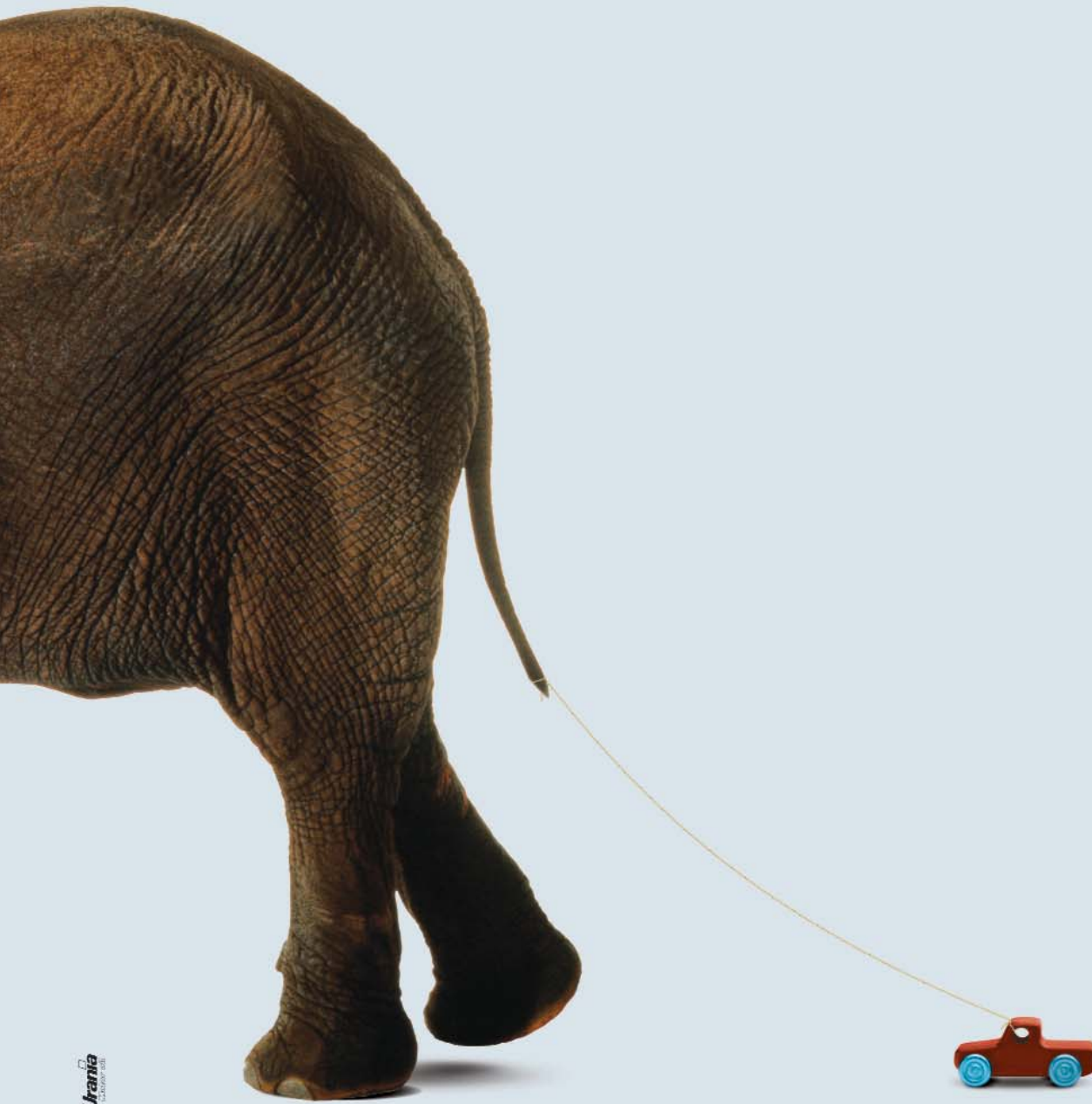
# IVECO

www.iveco.hu

**Az Ivecoval igényeihez igazíthatja áruszállítója méretét.**  
Ön megmondja mit szállít általában, mi pedig segítünk megtalálni a tevékenységéhez legjobban illő, ideális haszongépjárművet. Mert az Iveco a nagykategória tapasztalatát felhasználva alakítja kishaszongépjárműveinek konstrukcióit is. Így biztosan megtalálja a megfelelőt, legyen szó bármilyen szállítandó méretről vagy szállítási feladatról.



**Ön mindig a megfelelő szállítóeszközt választja?  
Ha úgy érzi, hogy nem, akkor keressen fel bennünket.**



Urania  
szállítók

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 • KAPOS JGY RT., 7400 KAPOSVÁR, Füredi 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.: 06-56-510-340 • LEVANTEX TATABÁNYA 2800 TATABÁNYA, Győri út 43., Tel.: 06-34-512-450