

NAVIGÁTOR



**Tendenciák
az Unióban**

7. oldal



**Kormányzati
tervek**

11. oldal



**Startol a
MAV Cargo**

14. oldal



Kautz István

Rail Cargo Austria
Ein Unternehmen der ÖBB

134. szám

Ára: 560 Ft

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

134. 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: magyarkozlekedes@w-mobil.hu

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Hirdetési igazgató: Bándy Zsolt

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella

Szállítmányozás 2005

Ha november második hete, akkor szállítmányozási konferencia – idézhetnénk az egykori filmcímet. A Bara Hotelben kezdtük és idén, már másodszor az elegáns, minden igényt kielégítő Hotel Corinthia Aquincum adott két-napos otthont a Szállítmányozás 2005 konferenciánknak. Magas színvonal és rekordszámú érdeklődő jellemezte az idei rendezvényt, amely konferencia jellege mellett, szakmai találkozó is volt.

Torma Imre, az MSzSz főtitkára mondott zárszót a konferencia második napján, amelyet az alábbiakban teljes terjedelemben közlünk.

– Ez volt a hatodik szállítmányozási konferenciánk, és jól emlékszem – hiszen valamennyinek résztvevője voltam –, hogy minden eddiginél értékesebb, színvonalasabb volt, ebben a tekintetben nem tudok újat mondani. A konferenciánk jellemzője volt, hogy az első napot ki tudtuk tölteni tartalmas előadásokkal, külföldi előadókkal, a második napra viszont lankadt a színvonal, jöttek a cégismertető, amikor már csak az igazán áldozatkész és türelmes kollégák maradtak a teremben. Most tanúi lehettünk, hogy ebben az évben ez másként alakult.

Tulajdonképpen az egy-egy nagymegbízó tevékenységére vonatkozó előadások is tartalmasak voltak, rengeteg ismeretet hordoztak és alapjában különböztek a korábbi évek konferenciáin tapasztaltaktól. Nem szeretnék valamiféle előadás ismertetőre, összegzőre vállalkozni, csak úgy felidézésképpen:

Horváth Zsolt Csaba helyettes államtitkár a magyar közlekedéspolitikáról olyan előadást tartott, amely rengeteg új elemet tartalmazott, ezekkel eddig semmilyen publikációban, vagy formában nem találkozhattunk. Figyelemreméltónak tartom azt az elemet, hogy az állam az autópálya-fejlesztést nem közlekedési témaként kezeli, még csak nem is közlekedéspolitikaként, hanem gazdaságpolitikai, politikai kérdésként. Ehhez tartoznak azok a tanulságos és jellemző adatok, hogy a működő tőke az autópályákkal már lefedett térségekbe települt be, hogy mennyivel magasabb ezeken a területeken az állami adóbevétel.

Amit Gustav Poschalko mondott, az nekünk az EU felé, ezen belül Ausztria és Magyarország számára közös tanulságot hordozó kép volt, amiben a vasút jövője kiemelt szerepet kapott, különös tekintettel a tranzitforgalomban való közös érdekeltiségre.

Képet kaptunk a magyar közúti fuvarozók piaci helyzetéről Karmos Gábortól. A szállítmányozás piaci helyzetéről több előadás is szólt, így Kautz István, vagy Iván György részletesen fejtette ki a tapasztaltakat, e témakör megkoronázása volt a záró kerekasztal-beszélgetés. Ami a szabályozás kérdését illeti, erről többen is szóltak, ebben



Torma Imre

a körben izgalmas előadás volt dr. Zafir Jánosnak a PTK változásáról szóló referátuma. Nagyon fontosnak tartom, hogy több előadásban emelték ki a szolgáltatás minőségi javítását, amely a piacon maradás záloga.

Mindenképpen szólni kell a záró kerekasztalról, amelyben évtizedes szakmai tapasztalatokkal rendelkező szakemberek osztották meg legfrissebb tapasztalataikat. Összegzésként azt kell mondanom, hogy a Szállítmányozás 2005 konferencia betöltötte azt a szerepét, amiért megszerveztük, így nem marad más hátra, mint, hogy mindenkinek megköszönjem a munkáját, aki előkészítette, megszervezte és lebonyolította ezt a rendezvényt.

A Szállítmányozás 2005 konferencia előadásait mostani, illetve decemberi számunkban ismertetjük.



Folyóiratunk támogatója:

a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége

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

Telefon: 266-6971 Fax: 266-7744

Osztályon felüli minőség...

A közúti fuvarozásban résztvevők igénye az egész világon azonos: a lehető legkisebb költségek mellett a legmagasabb termelékenység és jövedelmezőség elérése. A DAF ennek a célnak az érdekében csak megbízható és alacsony üzemeltetési költségű teherautókat gyárt. Ehhez még hozzájön egy Európa-szerte kiterjedt, professzionális márka-képviselői- és szervizhálózat, tökéletes szállítási és pénzügyi megoldást kínálva, a DAF egész Európában egyedülálló 24 órás Nemzetközi Tehergépjármű Szervizével (ITS) együtt.

...és világszínvonalú hálózat



ÉRTÉKESÍTÉS:

VAS, ZALA MEGYE – UJJ LÁSZLÓ – (30) 565 4062 | BUDAPEST, FEJÉR MEGYE – DALMAN PÉTER – (30) 338 2209 | SOMOGY, TOLNA, BARANYA MEGYE – TÖRÖK ANTAL – (30) 565 4061 | PEST MEGYE, JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK MEGYE – NASZVETTER PÉTER – (30) 954 3194 | GYŐR-MOSON-SOPRON, KOMÁROM-ESZTERGOM, VESZPRÉM MEGYE – VARGA LÁSZLÓ – (30) 954 3199 | CSONGRÁD, BÉKÉS, BÁCS-KISKUN MEGYE – SÁNTA ATTILA – (30) 565 4060 | NÓGRÁD, HEVES, BORSOD-ABAÚJ-ZEMPLÉN, SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG, HAJDÚ-BIHAR MEGYE – CSILLAG PÉTER – (30) 297 6168

SZOLGÁLTATÁSAINK:

COACH & BUS SERVICE | TOLL COLLECT SZERVIZ PARTNER | EBERSPÄCHER FÜLKEFŰTŐK KARBANTARTÁSA, JAVÍTÁSA | HASZNÁLTAUTÓ-ÉRTÉKESÍTÉS | SAF ÉS BPW FUTÓMŰVEK KARBANTARTÁSA, JAVÍTÁSA | GUMIJAVÍTÁS ÉS ÉRTÉKESÍTÉS | KÖZPONTI ZSÍRZÓK VEVŐSZOLGÁLATA | ZF KORMÁNYMŰ, FUTÓMŰ, SEBESSÉGVÁLTÓ JAVÍTÁSA, ALAKTRÉSZ-ÉRTÉKESÍTÉS | WABCO ÉS KNORR FÉKSZELEPEK KARBANTARTÁSA JAVÍTÁSA | DIESEL RENDSZEREK JAVÍTÁSA | TACHOGRÁFOK HITELESÍTÉSE, JAVÍTÁSA | TEHERGÉPJÁRMŰVEK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA | PÓTKOCSIK ÉS FELÉPÍTMÉNYEK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA | JÁRMŰVEK HATÓSÁGI VIZSGÁZTATÁSA | TELJES KÖRŰ KÁRFELVÉTEL, KÁRRENDEZÉS | KARAMBOLOS JAVÍTÁS | ZÖLDKÁRTYA | ALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDELEM | 24 ÓRÁS SZOLGÁLAT (ITS)

Hungarotruck Kft.

1172 Budapest, Vidor u. 3.
Telefon: (1) 258 0830 Fax: (1) 253 0618
www.daftrucks.hu

DAF
A PACCAR COMPANY

Rail Cargo Austria

Ein Unternehmen der ÖBB

A FŐTÁMOGATÓ

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2005

TÁMOGATÓK:





Sikeres szállítmányozási konferencia

Jelentős sikert hozott kiadónknak az idei szállítmányozási konferencia. Rangos előadók, színvonalas előadások és nagy számú érdeklődők – összegezhető a Szállítmányozás 2005 mérlege, amelyet hatodik alkalommal rendezett meg a Magyar Közlekedési Kiadó, a szállítmányozó szövetség szakmai támogatásával. Ma már az is hagyomány, hogy rendezvényünk nemcsak konferencia, hanem szakmai találkozó is. Szállítmányozók és fuvarozók találkoztak a Hotel Corinthia Aquincumban.

Gustav Poschalko volt a konferencia díszvendége, és a Rail Cargo Austria a főtámogató. A megnyitó előadást pedig Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár követte. A konferencián több szakmai kitüntetést is átadtak és a jó hangulatú fogadás sokáig emlékezetes marad a résztvevők körében.

A konferencia vendégeit és résztvevőit Kiss Pál, a Magyar Közlekedési Kiadó igazgató-főszerkesztője köszöntötte. Megnyitóbeszédet mondott Kautz István. Az MSzSz, illetve a Masped Csoport elnöke hangsúlyozta, hogy – néhány hét híján – az idei esztendő az első teljes uniós évünk és megálapítható: a magyar szállítmányozók különösebb nehézség

nélkül „vették az első akadályt”. A hazai szakemberek őrzik elismertségüket Európában és a nemzetközi forgalomban.

Helyzetkép és tendenciák itthon és Európában – kérdésköröket elemezte előadásában, Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár, illetve Gustav Poschalko, a Rail Cargo Austria elnök-vezérigazgatója. A MÁV Cargo átalakulásáról, a liberalizált vasúti áruszállításról beszélt a konferencia első napján Kovács Imre, a MÁV Rt. áru fuvarozási főigazgatója. Karmos Gábor, az MKFE főtítkár-helyettese a közúti áru fuvarozók piaci helyzetét elemezte, illetve ismertette a kormány-megállapodás legfőbb pontjait. Dr. Békési István, a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója ehhez kapcsolódott, Iván György viszont az ISO időszerűségére hívta fel a figyelmet.

Torda Csaba, dr. Zafír János, Bencsik Attila, Csiki-Bege Lajos, Antoni Alfonz és Lakat István voltak a második nap előadói. A rendezvény ma már ugyancsak hagyományos kerakasztal-beszélgetéssel zárult.

Örömmel konstatáltuk, hogy vendégeink és a résztvevők elismeréssel szóltak a konferenciáról, de tudjuk: a siker kötelez.

Jövőre ismét találkozunk!
Időpont: 2006. november 9–10.
Helyszín: Hotel Corinthia Aquincum.

Gustav Poschalko:

Tendenciák az Európai Unióban

Örömmel támogatjuk a magyar szállítmányozási szakma rendezvényét – kezdte előadását Gustav Poschalko, a Rail Cargo Austria elnök-vezérigazgatója. – A magyarokkal hagyományosan jó kapcsolatokat ápolunk és a kibővült unió révén, az egységes Európa keretei között, reményeink szerint még jobb lehet ez az együttműködés.

Magyarország 1989 óta a szabad piacgazdaság keretei között fejlődik, s másfél évtized elteltével elmondhatjuk, hogy sikeres utat járt be. Ausztria és Magyarország között sok a hasonlóság: mindkét ország Európa szívében fekszik, egyiknek sincs közvetlen tengeri kapcsolata és mindkettő tranzitország. Az is közös még, hogy mindkettőnk számára fontos vízi út a Duna. Jelentős transzeurópai utak keresztezik országainkat, amelyek kapcsolatot teremtenek északkal és déllel, kelettel és nyugattal, s utat nyitnak egészen a Balkánig.

A szomszédság, a hasonló környezet közös gondokat és feladatokat eredményez. A közös európai politika megköveteli, hogy a közlekedés, az infrastruktúra fejlődjék, mivel ez szolgálja Európa egységessé válását. Az európai közlekedés fejlődésében ugyanakkor világosan visszatükröződik, hogy mit értünk közös politikán. Egyértelmű, hogy Európát nem foghatjuk fel egységes blokként. Ráadásul az EU sem jelent tökéletes harmóniát. Brüsszel a valóságban nem elég erős ahhoz, hogy egységes, mindenkire kiterjedő közlekedési politikát valósítson meg a tagországokban. Konkrétan ez jól tetten érhető például abban, hogy az EU közlekedési irányelveit nem minden országban fogadták el. A legjobb példa erre Franciaország. Ha pedig mégis elfogadják az irányelveket, akkor gyakran jókora késedelemmel, s ezt nemzetenként változó módon különféle célokat megfogalmazva teszik.

Említhető a nemzetek közötti ellentétes közlekedéspolitikák. Vannak országok, ahol az áruszállításnak csak mintegy 10 százalékát bonyolítják le vasúton (például Portugáliában), míg másutt – például Svédországban és Ausztriában – ez az arány eléri a 40 százalékot. A tendencia természetesen függ a piaci folyamatoktól, de számít a közlekedéspolitikai gondolkodás, amely eltérő következtetésekhez vezethet. Íme egy példa. Ausztria a Brenner-hágón áthaladó forgalom bővítését szorgalmazza, miközben Olaszország inkább országának déli részén fejleszti az autópályákat. A baj az, hogy a Brenneren átmenő út olaszországi szaksza Veronáig még mindig keskeny.

Azt sem szabad elfelejteni, hogy az EU régi és új tagállamai között komoly gazdasági fejlettségi és érdekkülönbségek léteznek, amelyek kihatással vannak a fuvarozásra. A keleti országok főleg nyersanyagokat szállítanak nyugatra, míg a nyugatiak fogyasztási cikkeket exportálnak keletre. A két hatalmas régióban a munkások bérezése jelentős különbségeket mutat. Ez pedig rányomja bélyegét a fuvarozásra is. Nyugaton a nyersanyagokat többnyire vasúton továbbítják. A nyugatról keletre irányuló áruszállítás szintén főleg vasúton történik. A szállítmányozók, fuvarozók egyre inkább keletre mennek, ahol alacsonyabbak a bérköltségek, s így olcsóbban szállíthatják az árukat közúton. A közúti fuvarozók



árai tehát csökkenő tendenciát mutatnak, s az erősödő konkurencia miatt keletre tartó termelő vállalkozások további forgalmat indukálnak.

Egész Európára jellemző, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztése egyelőre nem tart lépést a gazdaság növekedésével. Ennek következménye, hogy gyakran dugók alakulnak ki a közutakon, de néha a vasúton is. A baj az, hogy az infrastruktúra fejlesztésére szánt pénz kevés, s az is jobbra állami kézben van. Szükség volna a magántőke bevonására. A magánbefektetők azonban ódzkodnak a közúti és vasúti beruházások elkezdésébe, mert a később kiszabandó pályá-

használati díjakat általában túl drágának találják a szállítmányozók.

Sokan panaszkodnak arra, hogy a forgalom növekedésével nem jár együtt az úthálózat bővítése. Ezzel nem lehet egyetérteni teljes mértékben, mert a közlekedési lehetőségek eléggé változatosak, s a közúti szállítás mellett más módon is továbbíthatóak az áruk. S nem mellékes az a tény, hogy a közúti közlekedés mind drágább, érdemes tehát más szállítási lehetőségeket megfontolni. Az üzemanyagárak emelkedése ugyanakkor nem jelenti törvényszerűen azt, hogy a szállítmányozók a vasutat részesítik előnybe, mert a közúti szolgáltatóknak még mindig elég játékterük van az ügyfelek megtartására. Közlekedési infarktust vár ránk vajon? A közúti forgalmat nem kell féltetni: rugalmasságával megtalálja az új utakat, új megoldásokat, de egyre drágábbá válik a – kilométerfüggő – szolgáltatás! A dízel üzemanyagárak növekedése nem tereli át automatikusan a sínekre a teherforgalmat. A járműipar beruházásai nyomán a közúti járművek újabb és újabb generációi egyre magasabb termelékenységre képesek, miközben a vasúti teherfuvarozás eszközei nem fejlődtek semmit. A vagonok kapacitása évtizedek óta stagnál, s vasúti pályát építeni sokkal drágább, mint közutat. Sőt, még karbantartása is költségesebb, mint a közúté. A megvalósuló vasúti beruházások a személyszállítást támogatják, s a fejlesztéseket az árufuvarozás finanszírozza a vágányhasználati díjjal. A szakembereknek hatékonyabban kellene lobbizniuk a vasútfejlesztés támogatásáért.

A vasúti infrastruktúra terén a legnagyobb gondot a pénzszűke okozza. Néhány országban olyan keveset fordítanak erre, hogy legfeljebb az üzemben tartásra jut elegendő anyagi eszköz, de a fejlesztésre már nem szánnak pénzt. Egyrészt sok helyen jobbra a személyszállítást támogatják államilag.

Az áruszállítás terén a mind nagyobb számban felépített terminálok között játszhatnak komolyabb szerepet a vasutak. Az azonban egyelőre nem valószínű, hogy az áruszállítást nagyobb részt vasúton bonyolítják le. Ezzel szemben Ausztriában a Rail Cargonak sikerült elérnie, hogy az áruszállítás nagy része vasúton történjen. De sok államban a vasúti díjak olyan magasak, illetve eleve drága az üzemben tartás, hogy a közúti szállítással szemben hátrányba kerül.

Érzékelhető tendencia Európa-szerte, hogy a vasutak visszavonulnak az oldalágakból, s a szárnyvonalak felhagyása révén megtakarított pénzüket – a kombinált forgalom fellendítése érdekében – terminálok fejlesztésére fordítják, de az áruforgalom mégsem jön át a közútról a kötött pályára. Ausztriában a közlekedési munkamegosztásban a vasút részesedése az EU-átlag felett van. Vajon mi a titka a nagy piaci hányadnak? Az egyik titok talán az lehet, hogy az állam nem fölözi le a vasúti bevételeket.

Az európai közlekedésben megfigyelhető, tapasztalható a nemzetközivé válás, kitapinthatóak a koncentrációs folyamatok. Kevés számú, nagy multinacionális vállalat határozza meg a piacot. Kirendeltségeik, termináljaik helyszínét aszerint választják meg az egyes EU-tagállamokban, hogy az adózási és a bérköltségek szempontjából a lehető legkedvezőbb helyzetbe kerülhessenek. A közepes nagyságú és a családi vállalkozások számára a versenyben való túlélést a függőségi viszony jelentheti. A nagy multinacionális cégek határozzák meg az ő sorsukat is. A piacon ma már nem elegendő, hogy egy szolgáltató csupán például a fuvarozással foglalkozzék, mivel az ügyfél komplett szolgáltatásra tart igényt. Csak azok képesek versenyben maradni és az ügyfelekkel szorosabb kapcsolatot kialakítani, akik logisztikai, szállítmányozási és egyéb feladatokat is ellátnak. Manapság ilyen komplex szolgáltatást nyújtó cégek uralják a piacot, s





a tendencia is az, hogy egy vállalat másokkal együttműködve elégíti ki az ügyfelek igényeit.

Az ipari helyszíneket a tőke a bér- és adóhelyzet függvényében választja meg. Gyakorlatilag bárhova telepíthető termelő beruházás, ha a kedvezmények megfelelőek. A döntést a gazdasági szempontok befolyásolják (már nem a politika dönt a beruházásokról). A termelő cégek pedig elvárják, bárhova is települnek, hogy a közlekedés kiszolgálja őket. A közúti szolgáltatók komplex vállalkozásokká válnak, partnerekkel, alvállalkozókkal együtt szolgáltatnak, hiszen mindenre kiterjedő kínálatra – eltekintve néhány igazán globális cégtől – csak kooperációval képesek.

A vasúti árufuvarozás egyik érzékeny pontja az állami vasutak és a magánvasutak kapcsolata. Az állami vasutak már eddig is sokat tettek a liberalizáció megvalósításáért, s próbálnak igazodni a piac kihívásaihoz. A pályavasútra és szolgáltató vasútra szétbontott állami vállalatok helyállása azonban még hagy kívánnivalót maga után. Még nagy a vízfej, sok a munkatárs, rengeteg a bázis. A gazdaságosság a vontató állománynál is kérdéses: egy Taurus mozdonynak például 200 ezer kilométert kellene megtennie évente: ez a futásteljesítmény egy kis ország határai között nem érhető el, azaz a mozdony nem termeli ki az árát. Ugyanez állítható a vagonok esetében is.

A fájdalmas, de szükséges reformokat meg kell hozni a vasútnál, s ez időbe telik! De késlekedni sem szabad, mert az lemaradáshoz vezet. Európa szociális érzékenysége nagyobb, mint a vasút fejlesztése melletti elkötelezettség. A vasutaknak a szétválasztás után egy új veszéllyel kell szembenézniük: a tőkehiánnyal! A régi vasutak azért még mindig erősebbek, mint az újonnan létrejötték. Ezzel az erővel élni kell: a know-how, a vevőkapcsolatok, a hálózati ismeretek, a tartalékok előnyeiket ki kell használni. A vasúti piacon is ver-

seny van, s amíg a régiek tapasztalataikat kamatoztatják, az újak megfizetik a „tanulópénzt”. A kicsik persze akár nyerők is lehetnek, amennyiben jól érvényesítik a kisebb szervezeti egységükből fakadó rugalmasságukat, és sikerül lefölözniük a forgalmat.

A vasút nem eléggé vonzza magához a forgalmat a közútról, azaz a vasúti társaságok ugyanazt a piaci tortát szelelik újra, egymástól csábítgatva el a forgalmat. A társaságok számára a forgalomvesztés árcsökkenést eredményez. Magától értetődő tehát a következtetés: a vasutaknak változtatniuk kell politikájukon, piaci eljárás módjukon!

A gazdasági döntések a jó logisztika mentén születnek. A termelés oda költözik, ahol van logisztikai szolgáltatás. A logisztikai szolgáltatók pedig az infrastruktúra mellé települnek. Először tehát az infrastruktúrába kell investálni! A kereszttutak találkozása vonzza a gazdasági növekedést, mert az igényeket itt tudják kielégíteni. A kínálatnak meg kell előznie a keresletet. A szállítmányozók kettős szerepkört töltenek be: szolgáltatást kínálnak és keresletet generálnak. A komplex logisztikai szolgáltatás végzésére nem minden cég képes. Amit nem tud maga nyújtani, azt megvásárolja. A multinacionális konszernek ágazati specialistákat és regionális szolgáltatókat keresnek. Éppen ezért bír nagy jelentőséggel a BILK logisztikai központ, mivel teljesíti a modern logisztikai szolgáltatóval szemben támasztott igényeket. Azok a szolgáltatók pedig, amelyek logisztikai szolgáltatósokra tartanak igényt, máris felkeresik ezeket a nagy központokat.

Szándékosan emelem ki, hogy a mai világban egyszerre kell szolgáltatónak és szolgáltatásra igényt tartónak lenni. A közlekedési és logisztikai piac olyan szerteágazó és fontos tevékenységeket ölel fel, hogy gyakorlatilag egyetlen vállalat sincsen, amely képes volna minden feladatot egymaga el-

végezni. Az egymásra utaltság, a partneri kapcsolatok hálózata határozza meg egy jól működő cég gazdasági helyzetét.

A kis- és közepes nagyságú vállalkozásoknak az EU piacán a túlélés esélyét az adhatja meg, ha szakirányú tudásukat, vevőközelségüket és karcsú szervezetüket jól képesek kihasználni.

Az ágazatban minden komolyabb vállalat életében előbb vagy utóbb elérkezhet a pillanat, hogy valamilyen szolgáltatást kell igénybe vennie. Mégpedig olyan szolgáltatásokat, amelyeket egyedül képtelen nyújtani, vagy csak úgy képes rá, hogy másoknál drágábban kínálja. S ekkor egy sajátos, izgalmas jelenséggel nézünk szembe. Az egyik oldalon létrejönnek a mind gigantikusabbá váló, egész Európát behálózó multinacionális vállalatok, amelyek ugyanakkor az ágazat egy-egy területén vagy bizonyos földrajzi térségekben olyan speciális ismeretekkel rendelkező vállalat tudására tartanak igényt, amellyel maguk nem rendelkeznek a kellő mértékben. A kis és közepes vállalatok éppen ezeket a réseket találhatják meg és használhatják ki a javukra, hogy életben maradhassanak. Az egységesülő európai piacon ez jelentheti számukra az esélyt a jövőben.

Előadásomat a következőkkel fejezném be. Az Európai Unióban formálódik az összeurópai közlekedési koncepció kialakítása, amelyet igen sok tényező befolyásol. Egyebek között utalhatnék arra, hogy igen érzékeny a környezetvédelem követelményeire is.

A közelmúltban – francia kezdeményezésre – alpesi tranzitközlekedési konferenciát rendeztek, jeles szakemberek közreműködésével. A 900 résztvevő között csak egy osztrák volt: Gustav Poschalko.

Az alpesi emberek erősen konfrontálódnak a közlekedéssel, azaz számukra nem elfogadható a közlekedési forgalom növekedése. Állami feladat, nemzeti érdek Ausztriában is e kérdés rendezése, de az anyagi lehetőségek szűkösek.

Az összeurópai közlekedési alapelvek közé tartozik a privatizáció, a szabad verseny kibontakoztatása, egy egész Európát átölelő infrastruktúra kiépítése, amely integráló szerepet játszik. S természetesen szempont a környezetvédelem, az ökológiai egyensúly fenntartása. Az irányelvek megvalósítása azonban nemzeti érdekekbe ütközhet, mivel az egyes tagállamok saját nemzeti érdekeiket helyezik előtérbe. Rá-

adásul gyakran híján vannak azoknak az anyagi eszközöknek, amelyekre a nagy beruházásokhoz szükség van.

Jelen pillanatban tehát úgy tűnik, hogy az Európai Unió egységes közlekedési rendszere középtávon illúzió marad. Ez nem pesszimizmus, hanem realitás. Hozzá kell szoknunk, s tulajdonképpen máris hozzászoktunk, hogy a közlekedés területén a liberalizációnak, az adópolitikának csak egy-egy részét tudjuk átültetni a gyakorlatba – tette hozzá az előadó.

Ha valaki most azt gondolja, hogy a jövőt borúlátóan ítélem meg, az téved. A gondok ugyanis esélyt adnak a kreatív és előremutató vállalkozások számára, új megoldások és új termékek alkotására. Ha ezek megvalósulnak, akkor az infrastruktúra hiányosságai dacára versenyképes termékek állíthatók elő és magas színvonalú szolgáltatások nyújtása válik lehetővé. Magyarország – akárcsak Ausztria – hozzászokott a provizórikus megoldásokkal való együttéléshez: ez olyan erőt ad számunkra, amely történelmünk során mindig sokat nyomot a latba, s haladásra ösztökélt. S ehhez még hozzájárul az is, hogy Magyarország és Ausztria Európa közepén található, s ez által mód nyílik a kedvező földrajzi adottságok maximális kihasználására. Most lehetőség van a kelet és nyugat közötti tervek megvalósítására, amiben mind a két ország kiemelkedő szerepet játszhat. Összekötő kapocs, elosztó hely lehetünk kelet és nyugat között. Jó alapot teremt erre a magyarok nagy intellektuális kapacitása, probléma-megoldó képessége, amely kiegészül a nemzetközi szövetség által nyújtott lehetőségek kiaknázásával. Mi nem vagyunk óriások, de azért elég nagyok vagyunk ahhoz, hogy ezt a lényeges regionális szerepet a lehető legkedvezőbb módon kihasználjuk. A nagyok között a regionális szolgáltatók jól megélhetnek. Biztos vagyok benne, hogy a gondokat legyőzzük, s esélyeinket jól kiaknázzuk. Arról is meg vagyok győződve, hogy ebben a hatalmas Európában elég lehetőség kínálkozik a közös munkára és az együttműködésre. Az EU esélyt ad a kooperációra. A Rail Cargo Austria készen áll erre.

Az EU tendenciái egyaránt érintik mind a két országot. Az Európai Unióban a közlekedés az integráció alapfeltétele, s a magyarokat e területen is támogatni kell. A közlekedésben is megtalálhatók az osztrák-magyar közös pontok: az egyik ilyen érintkezési terület, összekötő kapocs a GySEV.



Horváth Zsolt Csaba:

Álmok helyett megvalósítható tervek



Fejlett érdekérvényesítő képességüknel fogva a fuvarozó-szállítványozó szövetségek folyamatosan provokálják a kormányzatot, ezért a válasz is tervekkel teli kihívás, fogalmazott Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár a Logisztika és versenyképesség című előadásában, amelyben gyümölcsöző párbeszédet szorgalmazott.

Az előadás alap gondolata határozott felszólítás volt: ki kell mondani a tényeket, és nézzünk szembe erősségeinkkel és a veszélyekkel egyaránt! Magyarországon nincs megfelelően kiépített logisztikai infrastruktúra. Kevés szolgáltató tud országos, netán határon túli lefedettséget biztosítani, pedig a multinacionális termelők és forgalmazók az ilyen partnereket keresik nálunk is. A vasút és a hajó közötti intermodalitás némi kívánnivalót hagy maga után – nem feltétlenül csak a szolgáltatók hibájából, hanem a háttérágazat hiányából adódóan is. Hiba a logisztikai szolgáltató központok (LSZK) túlzott főváros-központúsága: az ipari termelés nagy része ma már Budapest ötven kilométeres körzetén túl zajlik. Ezekre a tényekre tekintettel kell lenni, és a megbízói igényeket minél hamarabb lekövetni, különben a piac diktálta versenyben alulmaradnak a hazai vállalkozások.

A logisztikai versenyképesség megszerzésének és megőrzésének kétségkívül legfontosabb eleme az úthálózat-fej-

lesztés. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) nemigen hangoztatja, de tény: a nagyberuházók gyakran azért minket választanak, mert mire a gyáraik felépülnek, addigra képesek vagyunk megfelelő eljutási lehetőségeket biztosítani a számukra. A logisztika alapinfrastruktúrára mind a közút-, mind a vasúthálózatot tekintve, a vidékfejlesztéssel karöltve, a megfelelő szakember-állománnyal együtt.

A képzés fontossága ritkán kerül szóba hasonló fórumokon, de a kormányzati szakember állítása szerint a nagybefektetőkkel történő tárgyalásaik során minduntalan felmerül, hogy nálunk milyen gyenge lábakon áll a munkaerő-utánpótlás. A kritika nem elsősorban a felsőfokú képzettségű szakemberekre vonatkozik, hanem a hagyományos, operatív tevékenységet ellátó dolgozókra. – Ma a magyar oktatási intézmények képzései nem teszik lehetővé, hogy a végzett hallgatóik három-hat hónapon belül a vállalatok teljes értékű munkatársai legyenek; legalább másfél évbe telik, amíg a cégek saját erőből önállóan dolgozni képes munkaerőt nevelnek ki – hangzik rendre a szigorú bíráló.

A stratégiai célokról szólva Horváth Zsolt Csaba kifejtette: ma már nem azt mondjuk, hogy hazánk a semmi szélén fekszik, hanem hogy Európa szívében, a helsinki folyosók metszéspontjaiban található. Az unalomig ismételt térkép-vázlatokból világosan látszik, hogy előbb-utóbb fel fog éledni egy észak-déli irányú útvonal igénye, ami természetesen Magyarországon keresztül vezethet. Az elmúlt időszakban volt alkalom megtapasztalni, hogy a 86-os „borostyánút” mekkora jelentőséggel bír; az uniós csatlakozás óta, idestova másfél éve – a lengyel és litván kamionok miatt – négy-

szerezésére nőtt átmenő tranzitforgalom az útvonal létjogosultságát bizonyítja.

A konkrét elképzelések kapcsán az előadó beszélt a 2006-ban átadni tervezett útszakaszokról, például az M0-körgyűrűről és a szegedi határátlépőről, amelyek eredményeképpen megvalósulhat a nagy álom: Rajkától autópályán érni el Szegedet. A befektetők részére mindig fontos mutatószám, hogy egy adott településről hány perc alatt lehet elérni a sztrádat. A bemutatott ábrák jól tükrözték, hogy a Magyarországot választó nagyberuházók kivétel nélkül az autópályák mentére települtek be több száz milliárd forintos tőkékkel. Különösen az észak-keleti régió kedvelt, hiszen ottan könnyebb ellátni az ukrán piacot, mint a fővárosból. Ezáltal az autópályák létesítésének kimutatható hatása is van az adott térség jövedelem-termelő képességének növelésére. A 2015-re előirányzott tervek szerint az ország ilyen fedettsége tovább javulhat, például egy Budapesttől délre húzódó, kelet-nyugati irányú útvonal létesítésével.

A tisztán látás érdekében mindenekelőtt újra kell gondolni az ipari parkok és a LSZK fogalomkörét is, amelyek az utóbbi időben gyakorlatilag egyre jobban összeérnek: az ipari parkokban előbb-utóbb megjelenik a logisztika, ami pedig logisztikai központnak épül, ott rendszerint folyik valamilyen ipari termelés is. Hiba lenne tehát szétválasztani ezeket a kategóriákat, viszont egyben kezelve az összesen mintegy kétszáz létesítményt, lényegesen nagyobb területet érint a kérdés, mint korábban. Mindenesetre az államnak univerzális fejlődési lehetőséget kell biztosítani számukra, nevezetesen az autópálya-elérési idő rövidítésével, valamint megfelelő színvonalú, ugyanakkor megfizethető szolgáltatás nyújtásával. Ez a fiskális jellegű támogatásokkal szemben költség-takarékosabb megoldásnak ígérkezik.

A vasúti alágazat szorgalmazta fejlődések látványosak, a pályák többé-kevésbé megfelelő minőségének köszönhetően. A közeljövőben kialakítandó vasúttörvény, amely megkülönbözteti majd az áruszállító és nem áruszállító vasúti társaságot, az érvényben lévő határforgalmi egyezményeket érinti majd, amelyeket nyilván újra kell kötni.

A kombinált szállítási teljesítményekről szólva az előadó megjegyezte: bebizonyosodott, hogy amennyiben nincs kellő adminisztratív tiltás, a Ro-La forgalomnak egészen egyszerűen nincs életképessége. Sopronban például a tavaly májust követően néhány hét alatt szinte teljesen leépült a forgalom, mert nem tudtak megfelelő szolgáltatási színvonalat biztosítani. A jelenség viszont vonzotta a korábban hazánkban nem jelentkező kontinentális cargo feltűnését. Jelen pillanatban ez fejlődik a legdinamikusabban, és további ígéretes jövőt jósolnak neki.

Azok a LSZK-ok, amelyek teljes körű szolgáltatásra képesek, reménykedhetnek a fennmaradásban. Ez nem feltétlenül a folyamatos állami támogatást jelenti, hanem azt, hogy akár központi költségvetési források, akár egyéb, az állam által partnerként kezelt magántőkék is be tudjanak szállni a fejlesztésekbe. Az elkövetkezendő időkből kölcsönösen át kell gondolni ezeknek a kezdeményezéseknek a formáját, hiszen az világos, hogy az állam önállóan nem képes a finanszírozásra, és szüksége van a magántőke döntéshozatali rugalmasságára.

A déli területeken, ahová újabb

gyorsforgalmi úthálózatot terveznek, a jelenleginél több működő LSZK kívánatos. Ilyen módon a szolnoki vagy a nagykanizsai létesítmények fejlődése is beindulhat. Horváth Zsolt Csaba a záhonyi és a szegedi példa kapcsán megemlítette, hogy a határ menti régiók fejlődése szintén az elképzelések összehangolásával képzelhető el, bevonva a szomszédos országokat is, és a jövőben ilyen módon célszerű az uniós pénzek lehívására összpontosítani. Jelenleg a közlekedéssel és logisztikával foglalkozó konkrét programok száma, amelyekben az állami forrás összekapcsolódik az önkormányzati vagy magántőkével, szegénytelenül alacsony, ezen mindenképpen javítani kell a jövőben. Megfelelő, azaz régiókat összekötő projektek esetén ugyanis csak tizenöt százalékos önerőt kell felmutatni, az Európai Unió pedig nyolcvanöt százalékos forrást ad hozzá.

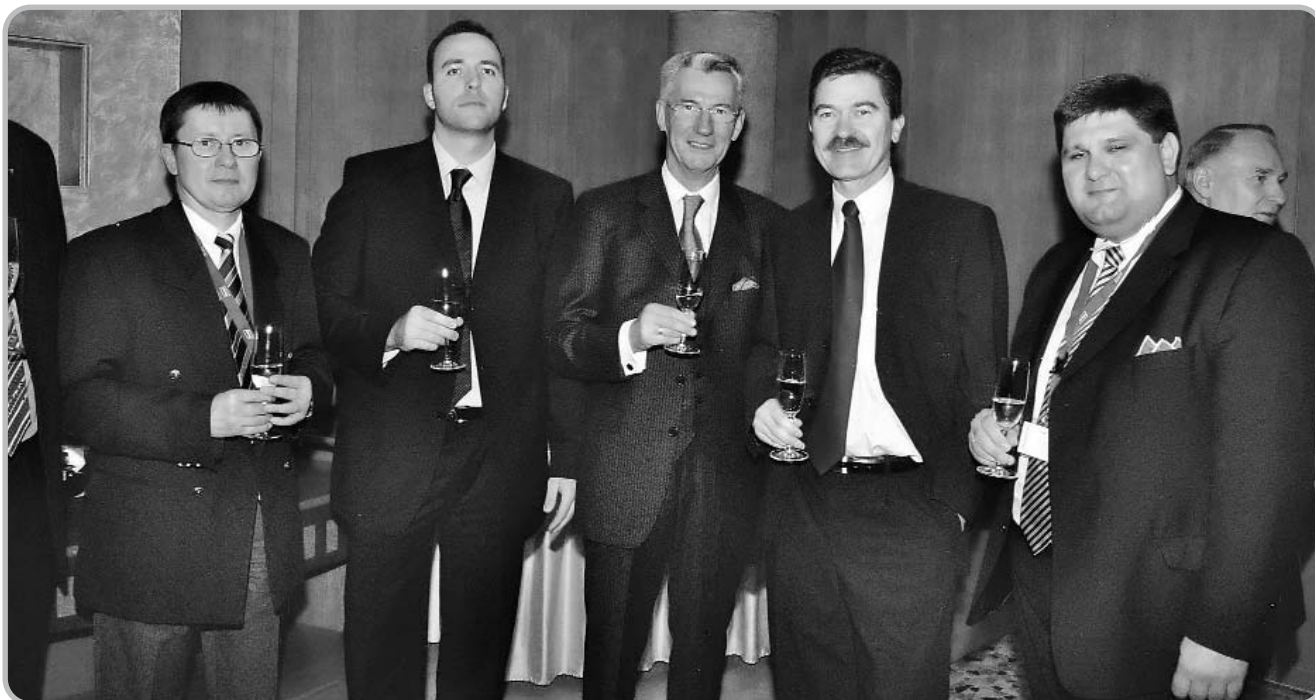
Az említettek miatt a kormányzati szervek koncepciójában szerepel a hazai székhelyű szolgáltatók előnyben részesítése a külföldiekkel szemben. – Az elmúlt időszakban a magyar szolgáltatók sajnos nemigen terjeszkedtek külföldre, aminek feltehetőleg az általános tőkehiány az oka, ugyanakkor a szándékot sem tapasztaltuk – fogalmazta a helyettes államtitkár. Véleménye szerint a hazai vám- és adórendszer, valamint a hozzá kapcsolódó szolgáltatások színvonalára vonatkozó, illetve éppenséggel elterelhetik a forgalmat tőlünk, tehát érdemes például a vámügynökségek megfelelő szintű működésével is foglalkozni. Hasonlóképpen nagy szükség lenne a hazai logisztikai társaságok önmenedzselésére, például a nemzetközi kiállításokon való aktívabb részvétel által.

Magyarország eljutott odáig, hogy mára egy teljes iparágat nevezhetünk logisztikának, ami a remények szerint előbb-utóbb vezető szerepet tölthet be Európában, bár ezt a szakma és a közvélemény sokáig nem tekintette az általános gazdasági fejlődésünk alapjának. A GKM tudományos igényességgel készített logisztikai koncepciója az előadó saját bevallása szerint valóban kissé íróasztal-szagú, mert elefántcsonttoronyban készült. Az ipari-üzleti életből származó, építő jellegű kritikát azonban továbbra is szívesen fogadják, hogy értelmes és jól hasznosítható döntések szülessenek jogszabály- és törvénymódosításokról, illetve azokról a fejlesztési programokról, amelyek állami forrásaira a szolgáltató társaságok a későbbiekben pályázhatnak.

Varga Violetta



Szakmai találkozók



A szállítmányozási konferencia szakmai találkozóknak és beszélgetéseknek is otthont adott. A Rail Cargo Austria és a Raabersped vezetése a MOL Rt. logisztikai menedzsmentjével tárgyalt. Balról jobbra: Bor József, Kálmán László, Gustav Poschalko, Lakat István és Potvorszki Zoltán



A Raabersped és a Masped-Railog a Falco logisztikai vezetőivel tárgyalt. Balról jobbra: Potvorszki Zoltán (a Raabersped ügyvezető igazgatója), Gyabronka Tibor (a Masped-Railog ügyvezető igazgatója), Németh Adrienn (a Falco logisztikai munkatársa), Cser-Kis Imre (a Falco logisztikai vezetője), Kurucz Gabriella (a Masped-Railog osztályvezetője) és Schöberl Péter (a Raabersped Wien értékesítési vezetője)



Kovács Imre, a MÁV áru fuvarozási főigazgatója:

Versenyhelyzetben a MÁV Cargo

Évtizedes tapasztalatokkal szemben ma a legtöbb változás a vasút környékén tapasztalható. Kovács Imre, a MÁV áru fuvarozási főigazgatója előadása előtt Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár röviden kitért a készülő vasúti törvényre, amely immár korszerű jogi háttérrel biztosít majd a korrekt versenyszerű működéshez.

Az immár zártkörű részvénytársaságként bejegyzett MÁV Cargo vezetője azonban elsőként éppen a jelenlegi piaci pozíciókról számolt be: Az Európai Unió átlagához képest meglehetősen jó a hazai vasút részesedése a maga 29 százalékkal, s ha ebből levonjuk a négy magánvasút 1-2 százalékát, még akkor is elismerésre méltó az adat. Igaz, a szlovák, a lengyel, illetve néhány balti állam esetében még tekintélyesebb ez a részarány, ám ehhez figyelembe kell venni az ottani úthelyzetet, a belföldi távolságokat, a szomszédos országokat.

A MÁV áru fuvarozási üzletágánál

az előző évhez képest nőtt a forgalom, bár nem a kellő mértékben, csupán 6 százalékkal. A belföldi forgalomban azonban sajnálatos módon csökkenést tapasztaltunk, ami részben az autópálya-építésekhez kapcsolódó fuvarok elmaradásával magyarázható, s nem a konkurens magánvasutak megjelenésével. Kovács Imre elmondta, hogy az alacsony növekedésnek külső és belső okai egyaránt voltak. Az előbbibe a liberalizáció – a szabályozás még nem teljes mértékben felel meg az EU normáknak –, a magánvasutak megjelenése, valamint az erős nyugati társulások – amelyek a keleti piacot célozták meg

–, a növekvő szolgáltatás-elvárás, a közúti és vízi fuvarozás konkurenciája tartozik.

A belső nehézségeket a szervezet-átalakítás, a gördülőállomány tragikus állapota, a vontató eszközök és a pálya minősége, amely elsősorban az eljutási sebességre van negatív hatással, valamint a humán erőforrás szakmai elmaradása jelenti. Az sem hagyható figyelmen kívül, hogy egyes irányítási szinteken (például önkormányzatoknál) a vasúti forgalom növekedésével ellentétes magatartás tapasztalható, még akár csak egy rövid közúti ráhordás megakadályozásával is. A MÁV belső szabályozása is jelent olykor akadályozó tényezőt, hiszen például gépészeti szempontból a személyszállítás elsőbbséget élvez a cargóval szemben.

A MÁV idei évét a zártkörű részvénytársaság megalakítására való felkészülés jellemezte, a jövő évet pedig a tevékenység változása és az új vasúti törvény előírásainak megfelelő átállás

fogja. Emellett a 2003-ban megismert kulcstémák változatlanul napirenden maradnak. A főigazgató azt is elmondta, hogy a jogi szabályozás változtatása során igyekeznek érdekeikért lobbizni, még a magán vasúttársaságokkal is. Ez a tevékenység a belső szabályozásra is kiterjedt, így a pályahasználati díjak ésszerűsítése, vagy a határokon olyan szolgáltatásokért, amelyek semmilyen „manipulációval” nem járnak, ne kelljen fizetni.

A cargo üzletág hatékonyságát 30 százalékkal tudta növelni az elmúlt időszakban. Forgalom-felmérési adatok alapján hoztak olyan döntéseket, amelyek akár megrendelések visszautasításához is vezetnek, mert veszteséget nem kívánnak termelni. Ezzel szemben olyan új kezdeményezések, mint a Miskolc – Ljubljana irányvonal követendőnek tartják, szélesíteni szeretnék ezt a kört, akár a megrendelők ötletei alapján is.

A konferencia résztvevőit természetesen elsősorban az foglalkoztatta, hogy mi változik a MÁV Cargo ZRt. megalakulásával. Kovács Imre elmondta, hogy ezzel lehetőség nyílik a hatékonyabb, nyereségesebb működésre. Az erősebb Cargo Group hatékonyabb lehet a szövetségi rendszer kiépítésében, a regionális terjeszkedésben. A folyamat komplex lesz az irányítástól az ellenőrzésig, céljuk az eredményorientáltság és a profit maximalizálása.

Kovács Imre egy előző napi döntést ismertetett, vagyis a zártkörű részvénytársaság szervezeti felépítését, eszerint a társaság vezérigazgatója *Kozák Tamás*, a MÁV jelenlegi stratégiai vezér-

igazgató-helyettese lesz. A kontrollingot *Gyevnár Sándor* irányítja, a gazdasági területet *Kovács Sándor*, a humán erőforrást *Apavári József*. A jelenlegi főigazgató, Kovács Imre a működtetésért felelős vezérigazgató-helyettes lesz. Az üzletfejlesztési területet *Szabóné Bujdosó Orsolya*, a marketinget *Kurdi Mónika* vezeti majd, az üzemeltetést *Horváth Ottó*, a kereskedelem *Völgyi Miklós* irányítása alá fog tartozni.

Az új szervezethez új tevékenységek is kapcsolódnak majd, például a kocsivizsgálat, a karbantartás, ennek megfelelően nő a létszám is. Ez persze relatív emelkedés, hiszen az áru fuvarozási üzletág létszáma a 2003-as 6200 főről, 2006 kezdetére 3126 főre csökken. Az új zártkörű részvénytársaság élete anynyiban is változni fog, hogy a gazdálkodás, az adminisztráció, a humán erőforrás kezelése új szervezet felállítását is igényli. Korábban ezek a tevékenységek szinte „észrevétlenül” a MÁV vezérigazgatóságtól „érkeztek”.

Növeli a szervezetet például az önálló kocsivizsgálat tevékenység, a járműmenedzselés, annak érdekében, hogy kevesebb legyen az üres futás. Kevesebb lesz az értékesítési terület, a jelenlegi hétről háromra csökken, s a dolgok jellegéből fakadóan a jövőben szinte valamennyi tevékenység a közbeszerzési törvény hatálya alá esik majd.

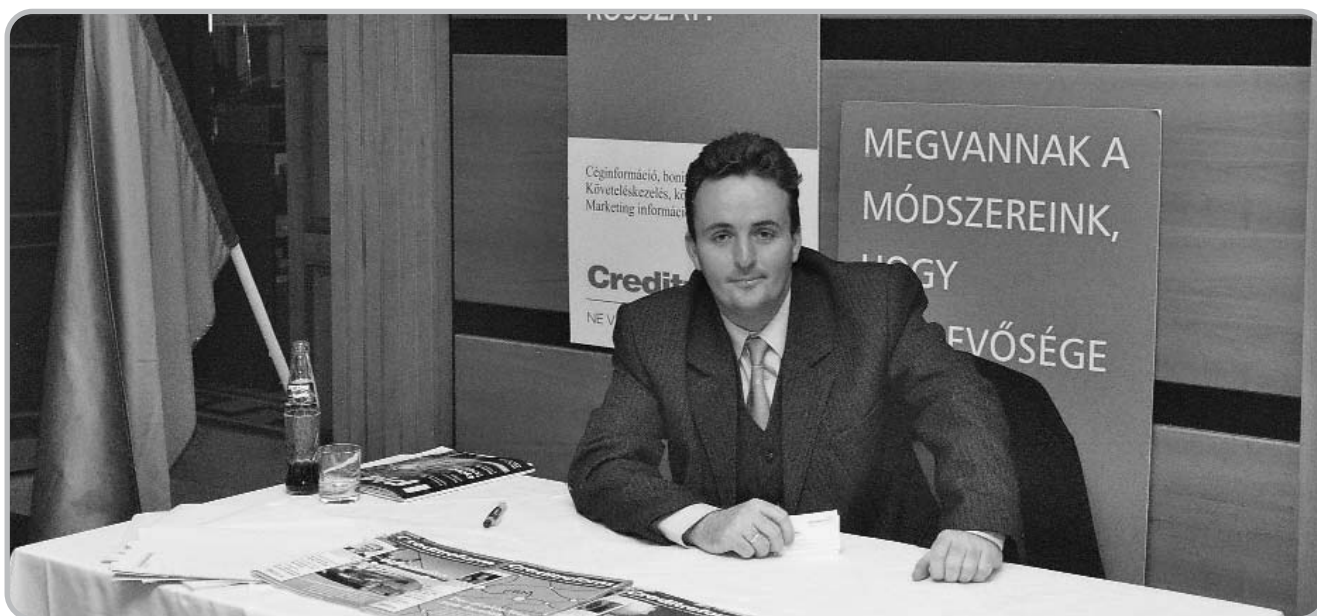
A MÁV Cargo Group megtartja eddigi leányvállalatait, de növekedése során nem tervez újabbakat, ezek a jelenlegi cégekhez tartoznak majd. Az ismert osztrák és német példákat követve a Mávtransped a konvencionális területen dolgozik, a MÁV Kombiter-

minál a logisztika, kombinált fuvarozás és regionális terjeszkedés, a BILK pedig a magyar kombinált fuvarozási projektek „felelőse” lesz. Éppen ezeknek a leányvállalatoknak a részbeni segítségével mára sikerült a MÁV áru fuvarozási üzletágát nemzetközileg elismert szolgáltatóvá alakítani.

Hamarosan konkrét terv készül Záhony szervezeti átalakítására is, részben a fenti okok miatt, részben a vasúti törvény várható előírásai okán. Az eddigi döntések értelmében az infrastruktúrához kapcsolódó egyéb létesítményeket le kell választani a vasúttársaságtól, mivel azokat nem üzemeltethetik. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az áru fuvarozási üzletághoz december elsejével nem tartoznak iparvágányok, mérlegek, daruk és a teljes záhonyi átrakó kapacitást is leválasztják. Ez a terület december elsejével – a klasszikus áru fuvarozási szakterületen dolgozók kivételével – teljes egészében átkerül a pályavasúti üzletághoz. A jövőben a 11 átrakási technológiát piaci pozícióban lévő céggé kívánják szervezni.

Kovács Imre befejezésül megemlítette a szlovák vasút áru fuvarozási üzletágának értékesítését, amelyben a MÁV Cargo ZRt. is érdekelt. Ez a privatizációs folyamat decemberben folytatódik, s bármilyen eredménnyel is zárul, elősegítheti az európai liberalizációs folyamatot. Egyelőre nem lehet megjósolni a versenytárgyalás vég eredményét, de a lengyel vasúttal összefogva esélyeink kifejezetten jók, bár a versenytársak – osztrák, német – törekvései sem elhanyagolhatók.

Rákos József



A Creditreform asztalánál Molnár Béla tájékoztatta az érdeklődőket

Karmos Gábor, az MKFE főtitkár-helyettese:

A magyar közúti áru fuvarozás versenyképessége



Karmos Gábor, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének (MKFE) főtitkár-helyettese előadásában hangsúlyozta: egy érdekképviseleti szervezetnek nem lehet feladata annak a befolyásolása, hogy a fuvarpiaci tortán hogyan osztoznak a piaci szereplők, viszont a torta méretének és a megosztás szabályos versenykörülményeinek meghatározásában szerepet kell vállalniuk.

A MKFE versenyhelyzeti küldetése négy területen járul hozzá a piacvédelemhez és az igazságos közlekedési munkamegosztáshoz: a közlekedési alágazatonkénti, a hazai és a külföldi közúti szolgáltatók közötti, a tisztességes és nem tisztességes fuvarozók közötti verseny tekintetében, valamint az információközvetítők kiszűrésével az áru fuvarozási láncból, akik hozzáadott érték nélküli tevékenységet folytatnak, leföldözve a fuvarozókat és a szállítmányozókat illető nyereségeket.

Az ábrákkal illusztrált előadás kitért az uniós csatlakozás előtti állapotok felvázolására, amikor mintegy kétezer vállalkozás tízezer járművel végzett nemzetközi áru fuvarozási tevékenységet. A fő szakmai feladat annak idején az volt, hogy minél több közlekedési engedélyhez jusson az ország, lehetőség szerint minél igazságosabb elosztásban (beleértve az egyébként pályázat útján megszerezhető CEMT-engedélyeket is). Célul tűzték ki továbbá a határátmeneti és belterületi vámkezelési idő csökkentését, valamint az államháztartási igény kordában tartását, amely a közúti közlekedési alágazatot kiapadhatatlan bevételi forrásként kezelte.

A csatlakozás után a tavaly év végi adatok szerint több mint húszezer vállalkozás bírt közúti fuvarozói engedéllyel. Megkezdődött a piaci koncentrációs folyamat, de lényegében még mindig egyéni vállalkozók, és azon belül döntő többségében önfoglalkoztatók alkotják a kínálati piacot. A statisztikai mutatók ellenére a szolgáltató járművek száma érdemben nem változott, ugyanakkor fél év alatt megkétszereződött a nemzetközi engedéllyel rendelkezők száma, ami azóta tovább növekedett: jelenleg 4200 vállalkozás végezhet nemzetközi fuvarozási tevékenységet. Hasonlóképpen kétszer annyi közösségi engedély másolattal fuvarozó jármű fut az utakon, mint korábban, a tonnkapacitás aránya pedig még nagyobb mértékben növekedett. Világosan látszik tehát, hogy az eltelt időszakban a keresleti piac kínálativá változott.

E magyarországi folyamatokkal párhuzamosan az együtt csatlakozó orszá-



gok fuvarozóinak aktivitása is megnőtt a nemzetközi forgalomban, akik olcsóbban kínált szolgáltatásaikkal versenyhátrányba hozták a hazai vállalkozásokat. Nőtt a saját számítások aránya, a forgási idők rövidülése pedig közvetett kapacitás-növekedést eredményezett.

Mindezek következtében nagyfokú negatív árverseny indult be a piacon, és drasztikusan csökkentek a fuvardíjak. Az erős forint és az áfa-szabályok módosítása szintén nem tette jót a piaci szereplőknek.

E megváltozott körülmények között új érdekképviseleti koncepcióra volt szükség. Felértékelődtek például az unió kívüli országokkal kapcsolatos engedélygazdálkodási kérdések. A MKFE és a társszervezetek támogatásával a magyar állam nem kíván további CEMT-engedély kontingensekhez hozzájárulni, illetve amennyiben uniós szinten erre mégis sor kerül, úgy Magyarország – az olasz, az osztrák és a görög példához hasonlóan – korlátozások bevezetését tervezi.

A szakmai prioritások között felerősödött a költségvetési kapcsolatok fontossága is, hogy az államháztartás lehetőség szerint minél kevesebbet vonjon el a fuvarozóktól. A szakmai érdekképviseleti szervek (FUVOSZ, KKVSZ, MKFE, NiT-Hungary) és a Magyar Köztársaság Kormánya legutóbbi, tizennyolc pontos megállapodásukkal azt célozták, hogy a hazai székhelyű közúti közlekedési szolgáltatók versenyképessége javuljon.

A felek fontosnak tartják a közúti áru- és személyszállítási, fuvarozási tevékenység, továbbá a gépjárművek és a gépjárművezetők közötti forgalomban történő ellenőrzése és az ellenőrzéshez kapcsolódó bírságolás szabályozását. Az útépitések egyik megoldandó kérdése a felrakó helyek büntetési hatósága és a mérlegjegyek valóságtartalmának ellenőrzése.

A megállapodás értelmében várhatóan elemzik majd a hazai teljesítményarányos úthasználati díjak alkalmazásának a fuvarozó vállalkozók versenyképességére vonatkozó hatásait.

A hatósági ügyintézkedések (áru fuvarozói/személyszállítói engedélykés, hatósági jelzések kiadása) során egyszerűsítésre törekszik a szaktárca, célul tűzve ki az „egyablakos” rendszer lehetőségeihez képest mielőbbi bevezetését.

Az érdekképviseletek szorgalmazták, hogy a fuvarozói tevékenységhez előírt egyes közlekedési hatósági engedélykés adataiban bekövetkező változás esetén a teljes, az engedély igénylése esetén fizetendő díj helyett annak csak a tényleges költséget jelentő részét kelljen megfizetni.

Oktatási oldalról egy alap létrehozása szükséges a szakma által befizetett szakképzési hozzájárulásból a gépjárművezető képzés és továbbképzés finanszírozás ára, mely alap fölött az ágazat szociális partnerei rendelkezniének. A Minisztérium és a szakmai szervezetek közös kezdeményezésében országos szakmai továbbképzési és felkészítő tanfolyam beindítása is célszerű a kis- és mikro vállalkozások részére.

A régióknak versenyhelyzetén nagymértékben javítana, ha az állam kibővítené a közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások kedvezményes hitelhez jutását. A javasolt intézkedések kiterjednek továbbá a járművekre vonatkozó műszaki érvényességi tényezők felülvizsgálatára, illetve a hétvégi forgalomkorlátozás éjszakai feloldására (legalább a gyorsforgalmi úthálózat tekintetében).

A megállapodási pontok között szerepelt a szállítmányozói tevékenységre vonatkozó, a közúti szolgáltatókéhoz hasonló szigorú feltételrendszer kialakításának fontossága is.

Varga Violetta

Dr. Békési István, a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója:

Hatósági ellenőrzések



Azzal párhuzamosan, hogy az elmúlt két évtized során a szállítmányozás egyre inkább teljes ellátási láncokat átfogó logisztikai feladattá vált, megnőtt a szállítmányozók munkáját érintő ügyek és a közlekedési hatóság közötti találkozási pontok száma – hívta fel a figyelmet dr. Békési István, a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója, aki a hatóság szerepét, ellenőrzési tevékenységeinek eredményeit ismertette.

A szállítmányozók vagy logisztikai szolgáltatók egy olyan ellátórendszer szereplői, amelynek háttérében, mint szükséges feltétel, ott található a közlekedés biztonságát is. Ehhez jelentős mértékben járul hozzá a közlekedési hatóság munkája, amely nem csupán a vasúti, közúti vagy vízi járművek, hanem pályák ellenőrzését is magába foglalja. Ezért a logisztikai átrakóbázisok, központok, a hozzájuk kapcsolódó közlekedési infrastruktúra építése során a hatóság, engedélyezési feladataiból adódóan egyre gyakrabban találkozik logisztikai szolgáltatókkal vagy

multinacionális cégekkel – számolt be tapasztalatairól a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója.

Dr. Békési István szerint az elmúlt esztendő meghatározó eseménye, az uniós csatlakozás a hatóság életében nem hozott alapvető változásokat, mivel az EU már korábban vizsgálta és megfelelőnek találta a közúti járműves, valamint járművezető-vizsgáztatási gyakorlatát, és a csatlakozással kapcsolatos általános felkészülést. Az EU-tagság inkább csak az ellenőrzési munkák számának növekedésében és minőségében érezte hatását. A hatóság a

már korábban meglévő kettő mobil mérőállomása mellé 2003-ban – uniós támogatás felhasználásával – további hármat vásárolt. A nehézjárművek közúton végzett műszaki vizsgálatára alkalmas egységekhez idén egy magyar fejlesztésű, a 3,5 tonnánál kisebb járművek ellenőrzésére kialakított mobil mérőpad is társult.

A mobil műszaki vizsgálatok tavalyi eredményei azt mutatták, hogy az ellenőrzött járművek ötöde valamilyen hiányossággal – jelentős részben fék vagy fékszerkezeti műszaki problémával – futott, ezért az ellenőrzési intenzitás és minőség fenntartását a jövőben is kiemelten kezelik.

A főfelügyelet vezetője a közlekedésbiztonságot javító másik fontos feladatként a járművezetők vezető- és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartásának az (AETR) ellenőrzését jelezte meg, elsősorban az elalvásos balesetek számának csökkentése érdekében. Ezt a tevékenységet a hatóság 2001-ben kezdte meg. Az első évben

27 ezer, 2002-ben azonban már 280 ezer menetíró korongot ellenőriztek. A tavalyi évben a területi felügyeleték valamivel több mint 410 ezer tachográf-korong vizsgálatot végeztek el, és mintegy 20 ezer szabálytalanságot tártak fel. A javuló teljesítményt elsősorban a fejlődő technikai háttér, vagyis a mérésekhez szükséges informatikai eszközök és a mérőkocsik számának növekedése segítette.

A vizsgált áruszállító járművek 79 százaléka belföldi, 21 százalék külföldi volt, a felügyeletek azonban fokozni kívánják a külföldi járművek ellenőrzését, legalább a magyarországi közúti forgalomban való részvételük arányában.

A magas kockázati tényezők miatt a közlekedési hatóság ugyancsak fokozott figyelmet szentel a veszélyes árut szállító gépkocsivezetők, a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadók és az ADR-ügyintézők vizsgáztatására, valamint a veszélyes árut szállító járművek vizsgálatára, a szállítás logisztikai láncolatának ellenőrzésére, az ellenőrzési adatok gyűjtésére és elemzésére. Ebben a munkában – a közúti vizsgálatok esetében – már a rendőrhatalóság, valamint a katasztrófavédelmi szervek is részt vesznek. Dr. Békési István megjegyezte, hogy az ezen a területen nagyságrendekkel kívánják növelni az ellenőrzések számát, és mivel

a közutak mentén a logisztikai láncnak csak egy részét vizsgálja a hatóság, ezért kiemelt figyelmet fordítanak a telephelyi ellenőrzésekre is. Ezek a vizsgálatok elsősorban azt tisztázzák, hogy az alkalmazott csomagolóanyagok kielégítik-e az ADR előírásait, továbbá alkalmaznak-e a vállalkozások biztonsági tanácsadót. A főfelügyelet főigazgatója kitért arra is, hogy azok a magyarországi fuvarozók, akik egyik másik EU-tagországban megsértették a veszélyes áruk szállítására vonatkozó szabályokat – a szabálysértés felderítését végző uniós társhatóságok által küldött információk nyomán – itthon minden esetben telephelyi ellenőrzésre számíthatnak. A felügyelet – a nemzetközi együttműködés keretében – hasonlóan jár el a Magyarországon szabálysértést elkövető külföldi fuvarozók esetében.

A célzott ellenőrzések mellett – éves terv és speciális tematika alapján, általában kéthavonta szervezett – országos összevont ellenőrzési akciókat dr. Békési István a közlekedésbiztonság, és az együttműködő hatóságok szempontjából is rendkívül hatékonynak nevezte. Az akciók logikáját ismertette elmondta: a cél az, hogy minden jelentős közlekedési folyosót és lehetséges elkerülő útvonalat azonos időben ellenőrizzenek. A téli hónapokban a hatóság munkatársai külön gon-

dot fordítanak a járművek világító és jelzőberendezéseinek, valamint a szélvédők, ablaktörlőlapátok és a gumik állapotának kontrolljára.

Az ország területén belül a közlekedési felügyelet hatáskörébe tartozik a túlsúlyos és túlméretes járművek ellenőrzése is. Ezt a tevékenység kiemelt feladatként kezeli a hatóság. Ennek egyik oka az, hogy a magyarországi utak olyan tengelyterhelésre épültek, amelyek az unióban már nincsenek érvényben, és mivel korábban sem állt rendelkezésére elegendő pénzeszköz új utak építésére, illetőleg átfogó felújítási projektekre, ezért mindig is védeni kellett azokat a túlsúlyos járművek közlekedésével szemben. Az előírások szigorú betartatása – a közlekedésbiztonsági szempontokon túl – a versenysemlegesség elvének érvényesülése miatt is lényeges, mivel az, aki a megengedettnél több árut fuvaroz, jogtalan előnyhöz jut a szabályokat betartókkal szemben. A tavalyi évben a felügyeletek közel tizenhárom százalékos „találati arányt” értek el, azaz minden száz megállított és ellenőrzött gépjárműből tizenhárom találtak túlsúlyosnak és vetettek ki ezekre pótdíjat. Az így befolyt pénzösszeg – az útfejlesztési cél-előírányzaton keresztül – az úthálózat leromlásának megállítását szolgálja.

Szabó Márton



Iván György:

ISO, még mindig?



A Hödlmayr Hungaria ügyvezető igazgatója, Iván György a minőséget állította előadásának középpontjába. A járműlogisztikával foglalkozó vállalkozás 12 ezer férőhelyes telephelyén évente 170 ezer járművet mozgat, s trélereivel összesen 11 millió kilométert teljesít az Európai Unióban és 15 közép-kelet-európai országban.

Vajon diszponálni, vagy navigálni kell a szállítmányokat? – tette fel a kérdést az előadó. Minőségi megoldásokkal kell válaszolni a kihívásokra – adta meg a választ azonnal. A VTS, azaz a Vehicle Tracking System, azaz a Hödlmayr Hungaria saját fejlesztésű árukövető rendszere folyamatosan bizonyítja a gyakorlatban sikerességét.

Az önmaga iránt igényes vállalkozás a minőségtanúsítástól fokozatosan jutott el a minőségirányításig: ISO, QS, VDA, HHL, NMP voltak e fáradságos és kitartó munka egyes állomásai. A különféle szabványoknak való megfelelés a piaci jelenlétet biztosítja. A minőségért végzett következetes – és igen sok anyagi áldozatot is követelő – munka eredményei között ott található a „Nemzeti Minőségi Díj 2004” kitün-

tesítő cím is. A gyakorlatban azonban – úgy tűnik – senki nem akarja megfizetni azt a pluszt, amibe a minőségi szolgáltatás kerül.

A kiválóság korlátozására kényszerül ezért a cég: annyit adnak a minőségéből, amennyit a vevő megfizet. A megbízható alapszolgáltatás mellé szabadon választható (extra díjjal járó) kiegészítő szolgáltatás-csomagokat kínálnak. Ezzel párhuzamosan – saját versenyképességük megőrzése érdekében – tudatos és rendszeres költségcsökkentést valósítanak meg, és ügyfelek számára száz százalékos átláthatóságot biztosítanak. A zuhanó logisztikai árártól nem riadnak vissza: tudják, hogy az a versenytárs, amelyik olcsó, nem lehet minőségi konkurencia.

Az autóipari szezonális hullámműködés miatt éven belüli, havi és heti hullámvölgyek és hullámhegyek tapasztalhatók. Ezt a háromdimenziós hullámműködést lekövetni nem könnyű feladat. Szerkezeti változtatások váltak szükségessé: a közbenső központ eltűnt, az árut közvetlenül a kereskedőhöz kell szállítani. A gyors, olcsó, rövid logisztikai megoldások viszont csökkenő árbevételt és eredményt hoznak. E ten-

dencia mellett a vállalkozás számára reményt jelenthet a tény, hogy a győri központú cég 200 kilométeres körzetében évi 2,3 millió személyautó gyártása várható a közeljövőben.

Az ügyfeleket azonban nem elég megszerezni, azokat meg is kell tartani. Elégedettségük kulcskérdés, igényeik kifürkészése és kielégítése alapkövetelmény. Az ügyfél-elégedettséget rendszeresen kutatják. Az eredmény: a felméréskor nagy igény mutatkozik a minőségre, de a piaci döntésben csak az ár számít! (A tapasztalatok azt mutatják, hogy versenytársaik pontatlanok ugyan, de 20 százalékkal olcsóbbak! Más országok eltérő szabályozása, gyakorlata miatt bizonyos cégekkel „nincsenek egy súlycsoportban”.)

A Hödlmayr Hungaria a kezdetektől egyfajta missziót vállalt magára: felkészíteni az ügyfélben a minőség igényét.

Az utóbbi időszak tapasztalatai indokolták jövőkéjük átdolgozását. Azt a célt tűzték ki, hogy ne a járműlogisztika, hanem a Hödlmayr Hungaria jusson az ügyfél eszébe, amikor a feladat megfogalmazódik. A célhoz folyamatos önképzés szükséges: tanuló szervezet a Hödlmayr Hungaria, amelynek elégedett munkatársai vannak.

A társaságon belül prioritásokat is megfogalmaztak: a költséghatékonyság növelését, a folyamatok tökéletesítését állították a középpontba. A folyamatmenedzsment stratégiai tervezést is kíván. A célokra lebontott jövőkép, azaz a „balance score-card” rendszer a pénzügyi, a vevői, a működési folyamat, valamint a tanulás és fejlődés elemeit ötvözik. A keleti tudományokban való elmélyedés vezette a „kai-zen”, azaz a változtatni jó filozófiájához. Rájöttek, hogy a költségcsökkentés az ő esetükben nem más, mint a termelői módszerek alkalmazása a logisztikában.

A gépkocsivezető a cég arca – vallják, s ezt a meggyőződést a munkatársak kiválasztásakor, felvételi módszereiben is alkalmazzák. A belépők információs mappát kapnak, s meghatározott oktatói folyamaton kell végighaladniuk. Az alvállalkozóikat franchise koncepcióval látják el, s rendszeresen értékelik teljesítményüket.

Minden a vevői elégedettség növelésének van alárendelve – ez ugyanis a kritikus sikertényező.

Bárány Tibor

Kautz István:

Az uniós kisvállalatoké a jövő



Kautz István, a Masped Csoport elnöke, az MSzSz elnöke a magyar szállítmányozás aktuális kérdéseiről beszélt. A szakma évek óta szeretné elérni, hogy hazánkban is szabályozott legyen a szállítmányozási tevékenység. A közúti fuvarozók és a kormány között született megállapodáshoz képest az általuk megkívánt gazdasági feltételrendszer kialakítása viszont más keretek mentén célszerű: a szállítmányozók a megbízható szolgáltatásért, a megfelelő szakmai képzésért és pénzügyi háttérért lobbiznak.

A kezdeményezés már az uniós csatlakozás előtt megfogalmazódott, de akkor nem volt esély a szabályozás kidolgozására. A helyzet az MSzSz a maga módján, a regisztrációs rendszer bevezetésével igyekezett enyhíteni, amely hasonló feltételekkel rendelkezik, mint a megkívánt állami szabályozás.

Kautz István előadásában sajnálatát fejezte ki a közúti fuvarozói társadalom tagjai iránt, mert szakmájuk a körülmények miatt olyan, mint a vendéglátás: aki legálisan végzi tevékenységét,

az csak belebukhat a vállalkozásába. Az elnök leszögezte: ha a szállítmányozóktól is olyan szabályozást várna el a fuvarozó, mint hogy például előre kelljen kifizetni minden fuvarfeladatot, vagy hogy minden fuvarra bankgaranciát nyissanak, akkor ez szóba sem jöhet. A szállítmányozók és a kormány közötti megállapodás kérdései csakis a két érintett fél részvételével dőlhetnek el.

A szakember a fő problémát a kapacitás növekedésében látja, és hozzátette: a logisztikai szolgáltatók és szállít-

mányozók azért nem tudják az üzemanyagár-emelkedést a megbízóikra terhelni – úgy, ahogyan a légi- és hajóstársaságoknak viszont sikerül –, mert maguk a fuvarozók nyomják le az árakat. Véleménye szerint: amíg a fuvarozói kör nem tud megfelelő árszintet elérni az üzemanyagár érvényesítésével, addig a szállítmányozói szakmától sem várható el az árszint stabilizálása.

A szakma helyzetéről szólva az előadó kifejtette: a tengeren túli forgalom öt-hat hajóstársaság és ugyanennyi logisztikai szolgáltató kezében központosul, és ugyanez érvényes a légi forgalomra is. Ez ugyan még nem érződik a kikötőktől a kontinens belseje felé, nevezetesen a régiókba történő szállításokban, még engednek teret a helyi viszonylatban erős speditőröknek, de a folyamattal számolni kell. A vasúti alágazat fejlődését a térségben a német, az osztrák és egyre inkább a francia vasútársaságok alakítják. A belvízi hajózás komoly gondokkal küzd, de a vízi út kihasználása Magyarországon várhatóan bővülni fog annak ellenére, hogy túkeigényesebb alágazatról van szó.

Közelebből nézve a szállítmányozók és a logisztikai szolgáltatók helyzetét, Kautz István szerint azon kell elgondolkodni, hogy hogyan lehet integrálódni a nemzetközi koncentrációs folyamatba. Jó példa lehet a megoldásra a vámszakma fejlődése, ami korábban nem volt nyereségorientált, majd egy tíz-tizenöt éves időszakra önállóvá nőtte ki magát, viszont az uniós csatlakozásunkkal megszűnt. Szemléletváltással mégis életképesek maradtak az erősebbek: idejében vámudvarokba, létező infrastruktúrára települve dolgozhatnak tovább. Ma egy-egy logisztikai szolgáltató kiegészítésképpen látja el a vámkezelési feladatokat.

Tudomásul kell venni: a megbízók teljes körű és teljes régióra, illetve világra szóló szolgáltatást igényelnek, így a nemzetközi munkamegosztásból kiszorulnak az „úri szabóságok”. Megszűnőben vannak a komoly hagyományokkal rendelkező családi vállalkozások, és a fejlődés iránya az integrálódás a nagyobb rendszerekhez. A szakma jövője: stabil uniós kisvállalatnak lenni. Az elosztó központként működő Magyarországhoz a szállítmányozók valódi törvényi háttérrel biztosító, kormányzati támogatásra számíthatnak.

Varga Violetta

A MAGYAR SZÁLLÍTM



Dr. Berényi János



Erni János

A Magyar Szállítványozásért Díjat az MSzSz idén harmadik alkalommal ítélte oda. Már az első alkalommal bevallott szándékunk volt, hogy az elnökség döntése alapján azoknak a szakembereknek a munkáját ismerjük el, akik a magyar szállítványozás művelésében, fejlesztésében elismerésre méltó munkát végeztek. A szövetség rangját is emeli azoknak az érdemeket szerzett kollegáknak a sora, akik a korábbiakban és most ezúttal is kitüntetésre kerültek.

Őszintén meg kell mondani, hogy az idei díjak odaítélése kissé formabontó módon történt: a díjak odaítéléséről nem a teljes elnökség, hanem csak annak nagyobbik része szavazott. Ennek az a magyarázata, hogy a most kitüntetett kiváló kollégáink – talán nem is véletlenül – az MSzSz elnöksége munkájában is érdemeket szereztek.

A kitüntetett szakemberek mindegyikének egyaránt érdeme, hogy munkásságuk a magyar szállítványozásban több évtizeden át kiemelkedő színvonalú volt. Abban is azonosak, hogy a szakmai közéletben – az igencsak szigorú szakmai zsűri egyöntetű ítélete szerint – is rendkívül aktívak, tevékenységük az egész szakmára értékes kihatású.

A Magyar Szállítványozásért Díj 2005. évi kitüntetettjei: dr. Berényi János, Erni János, Kautz István és Péchy László.

Dr. Berényi János legnagyobb érdeme a mi szemünkben a Raabersped megalapítása és fejlesztése, majd a külkereskedelmi és nemzetközi szállítványozási tevékenységek szigorúan monopolizált rendjében a szállítványozási monopólium feloldása volt. Dr. Berényi Jánost a közismerten fáradhatatlan aktivitása számos hazai és nemzetközi, szakmai és társadalmi vezető tisztségre tette alkalmassá. Örömmel vesszük, hogy a szállítványozáshoz mindvégig hű maradt, és ma is az MSzSz tiszteletbeli elnöke.

TMÁNYOZÁSÉRT DÍJ

Erni János a szakmai elismertségét ugyancsak a Raaberspednél alapozta meg. Az érdemek második része a Hungarocar-gohoz kötődik, amely a vezetése alatt, a piacgazdaság feltételei között, jelentős és sikeres társasággá lett. Az Erni János által irányított társaság a konténeres szállítma-nyozás egyik piacvezetője. A Magyar Szállítványozók Egyesületének alapító tagja, a szakmai képzési bizottság egyik legaktívabb közreműködője. A szakmai tankönyvek szerzőjeként és szerkesztője-ként is értékesen járult hozzá a következő szállítványozó generáció felkészítéséhez.

Kautz István legnagyobb érdeme, hogy az egykori állami vállalat a piacgazdaság-ban is megőrizte piacvezető szerepét és a privatizáció után is magyar tulajdonban maradt. Munkájának eredménye abból is lemérhető, hogy a Masped egyik hagyoma-nya, a magyar szállítványozásban be-töltött szakmai iskola szerep, változatlan színvonalon folytatódott. Kautz István el-ismerésre méltó érdeme, hogy elnöki te-vékenysége hatására a Magyar Szállítma-nyozói és Logisztikai Szolgáltatók Szö-vevsége rangos szakmai érdekképviselet lett.

Péchy László közel másfél évtizede a Raabersped ügyvezető igazgatója. Érde-me, hogy a Raabersped az irányítása alatt ismét az egyik piacvezető vasúti szállít-mányozó Magyarországon. Ügyvezető igazgatói munkájának egyik legnagyobb sikere, hogy jelentős árumennyiséget tu-dott a közútról a vasútra visszaterelni. El-ismertségét jelzi, hogy évekig irányította a Rail Cargo Clubot. Szakmai véleménye az MSzSz-ben is nagy súllyal szerepel az állásfoglalások meghozatalánál. Egészen biztosan nem véletlen, hogy a hároméven-ként esedékes tisztségviselő választások-nál Péchy László „szokásosan” mindig a legtöbb szavazattal lett az elnökség tagja.

Dr. Berényi Jánosnak, Erni Jánosnak, Kautz Istvánnak és Péchy Lászlónak a magyar szállítványozók egész közössége nevében mondunk most köszönetet, gra-tulálunk a példamutatóan sikeres pályá-jukhoz, további sikereket és jó egészséget kívánunk!

A Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége



Kautz István



Péchy László



Kiss Pál köszönti a fogadás vendégeit

FOGADÁS

Elismerésre méltónak ítélte mai világunkban a szállítmányozók és fuvarozók találkozóját pohárköszöntőjében Gustav Poschalko, a szállítmányozási konferencia fogadásán. A Rail Cargo Austria elnök-vezérigazgatója üdvözölte a magyar szállítmányozás és fuvarozás vezető személyiségeit, s sok szerencsét kívánt munkájukhoz.

Közel száz szaktekintélyt és topmenedzsert láthattunk vendégül a Hotel Corinthia Aquincumban. Ma már az is hagyomány, hogy ezen a fogadáson adják át a Magyar Szállítmányozásért Díjakat, illetve az Év embere Navigátor-díjat.

A szokásos születésnap-i köszöntők tovább emelték a hangulatot. Az idei konferencia és fogadás sokáig emlékezetes marad számunkra...

Képriportunk ízelítő az est hangulatából.

Fotó: Izsák Éva



2005-ben Kovács Imre az Év embere



Kovács Imre, Horváth Zsolt Csaba és Heinczinger István



Gustav Poschalko, Siklós Csaba és Iszak Tibor



Dr. Hinfner Miklós, Karmos Gábor és dr. Csaba Attila



Dr. Varga Tibor, Stefan Tatrai és Vernes János



Kautz István átveszi a Magyar Szállítmányozásért Díjat Iszak Tibortól, az MSzSz társelnökétől



Siklós Csaba gratulál Péchy Lászlónak, a Magyar Szállítmányozásért Díjhoz



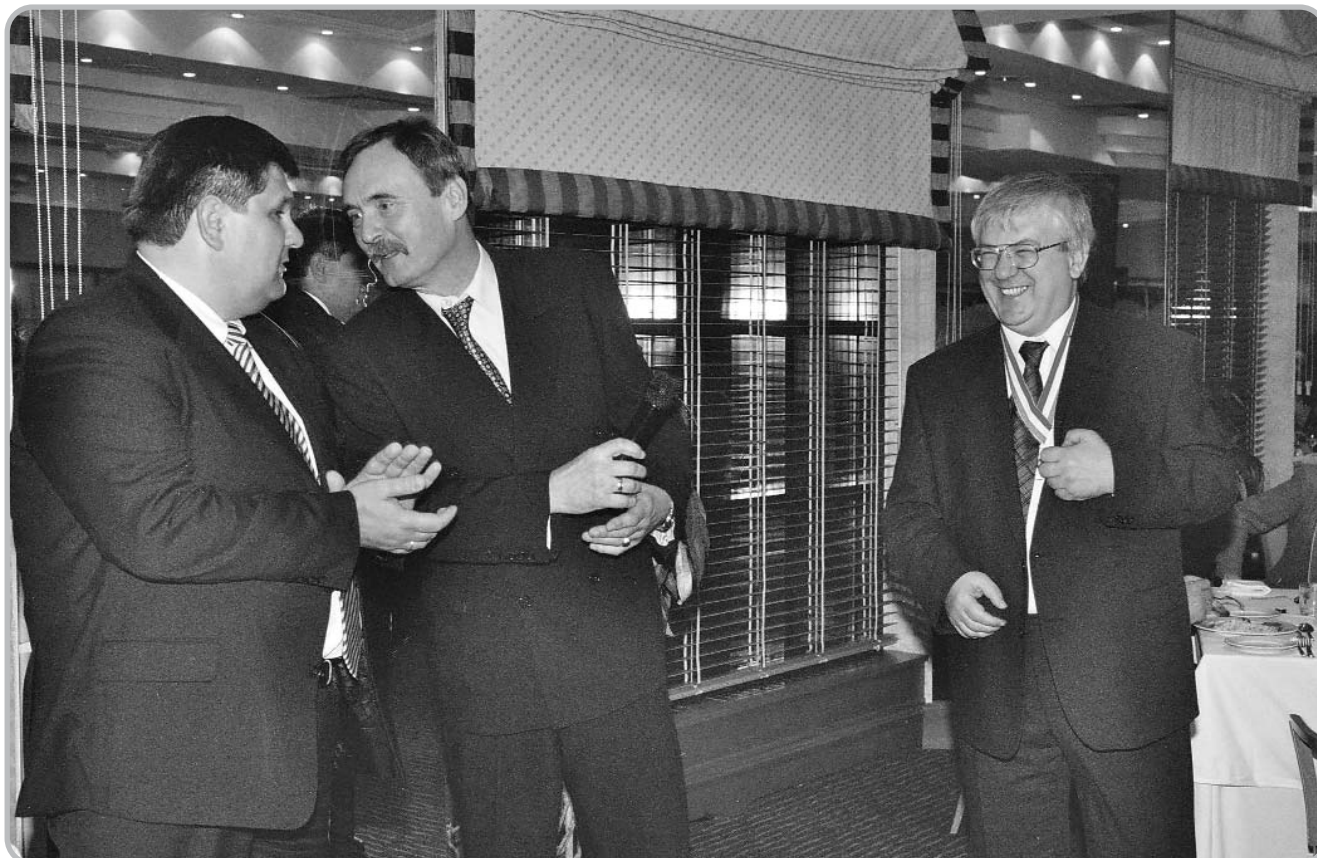
László József, Gelencsér Kálmán, Ötvös Nándor, Szilvási Bertalan, Csiszár Károly, Vernes János és dr. Tóth Lajos



Grausz Imre, Kiss Gyula és Káldor László



Ma már szép hagyomány a születésnap köszöntő – Iszak Tibort 50. születésnapján köszöntötte Potvorszki Zoltán



Kiss Pált, kiadónk igazgató-főszerkesztőjét 55. születésnapján köszöntötte Vernes János



Nagy János és Horváth Zsolt Csaba



Varga Zoltán, Léránt György, Kiss Pál, Gelencsér Kálmán és Stefan Tatrai



Gustav Poschalkot közelgő születésnapja alkalmából köszöntötte Kautz István és Kiss Pál



Gustav Poschalko és Kautz István

PriceWaterhouseCoopers

Számviteli kérdések és megoldások

Az elmúlt két évben mind a számvitel, mind pedig az adózás területén számos új szabályozás lépett életbe. A PriceWaterhouseCoopers (PwC) két vezető munkatársa, Ágházi Gyula és Lép Henrietta (képünkön) a fuvarozókat és szállítványozókat érintő változások alkalmazásában rejülő buktatókra és kedvező lehetőségekre hívta fel a figyelmet.

Az idei év január 1-jével több ponton módosult a hazai számviteli törvény. A változtatásra alapvetően három lényeges szempont ösztönözte a jogalkotót. Egyrészt az uniós csatlakozás, valamint a globalizáció hatásai miatt szükség volt a jogharmonizációra, a magyar jogszabályok nemzetközi standardokhoz igazításához, másrészt a valós gazdasági helyzet és környezet is megkövetelte a módosításokat. A harmadik tényező pedig a törvény vitákra okot adó rendelkezéseinek tisztázása volt – mondta Ágházi Gyula, a PwC könyvvizsgálati üzletágának vezető menedzsere.

A módosítások közül az egyik legfontosabb a pozitív üzleti vagy cégértéket, azaz goodwill-t érintette. Az idei év kezdetétől a társaságok átalakulása esetén már nem lehet pozitív üzleti vagy cégértéket realizálni, és nincs mód a lineáris, azaz terv szerinti értékcsökkenés alkalmazására sem. Azonban abban az esetben, ha egy társaság vezetősége úgy ítéli meg, hogy az üzleti vagy cégérték piaci értéke jelentősen és tartósan alacsonyabb, mint a könyv szerinti értéke, vagyis az eszköz nem ér már annyit, mint amennyit az adásvétel időpontjában, akkor terven felüli értékcsökkenés elszámolása megengedett.

A jogszabályváltozás ugyancsak hatással van a korábbi években biztosított adóelőnyökre: a terv szerinti értékcsökkenés megszüntetésével szűkül az értékcsökkenés társasági adóalapban való érvényesítésének, ezáltal az adómegettakarításnak a lehetősége is.

A számviteli törvény módosítása révén a visszaírás már a goodwill esetében is alkalmazható. Amennyiben terven felüli értékcsökkenést számolnak el a goodwill könyv szerinti értékére – tehát ha azt állapítják meg, hogy nem ér annyit a leányvállalat, mint amennyit az adásvételkor fizettek érte, és elszámolják a terven felüli értékcsökkenést – később mégis úgy alakul a gazdasági helyzet és a környezet, hogy a leányvállalat értéke jelentősen megnő, akkor lehetőség van a visszaírására, a könyv szerinti érték szintjéig.

A változások érintették a halasztott bevételek területét is – hangsúlyozta

Ágházi Gyula. Itt a tárgyi eszközök hosszabb távú, tehát több éves használati joggal rendelkezésre bocsátásából származó bevételeket nem lehet egy adóévben realizálni, ezt el kell osztani azokkal a használat éveire.

Könnyebbé jelent a külföldi leányvállalatokkal rendelkező magyarországi vállalatcsoportoknak, hogy a törvény „elfogadja” a külföldön, nemzetközi standardok alapján készített konszolidált beszámolót, amennyiben azt Magyarországon, és magyar nyelven közzé teszik.

A céltartalék képzés esetében törvény csak abban változott, hogy a mérlegforduló és a mérlegkészítés időpontja között bekövetkezett gazdasági eseményeket nem kell figyelembe venni a társaságnak, csak a forduló időpontjáig bekövetkezett napi események hatásaira kell céltartalékokat képezni. Ha egy társaság létszámleépítést tervez, és azt a mérlegforduló napja után jelenti be, tehát még a mérlegkészítés előtt, akkor a régi szabály szerint céltartalékok kellett rá képezni, az új szerint azonban nem.

Bővült az üzleti jelentésben szereplő információk köre, sokkal több mutatót, gazdasági adatot kell szerepeltetni az üzleti jelentésben, sőt a foglalkoztatáspolitikára is ki kell térni. Az éves beszámolóknál újdonság, hogy a tőzsdei cégeknek az interneten is meg kell jelenteniük ezeket, valamint minden alkalmazott munkavállalónak, kiszervevényesnek, nem csak lehetősége van betekinteni az éves beszámolóba, ha-

nem fénymásolatot is készíthet arról, és ezt elviheti magával.

Az egyéb bevételek területén javult a helyzet: 2005. január elsejét követően nem számít, hogy az egyéb bevételek mérlegelésénél befolyt-e a pénzösszeg, amennyiben a társaság vezetése nagy bizonyossággal ítéli meg, hogy ez megtörténik, akkor beállíthatja bevételként és kimutathatja ezt a könyvében.

A térítés nélkül kapott szolgáltatásokat a módosítások révén a társaságoknak rendkívüli eredményként kell elszámolniuk – hívta fel a figyelmet a PwC vezető szakembere, aki előadásában a nemzetközi számviteli előírások témakörét is érintette. Itt egyre inkább az a tendencia érvényesül, amely mindenek előtt a befektetői érdeket tartja szem előtt. A megalapozott befektetői döntéseket segíti a nemzetközi egységes számviteli alkalmazási standard, az IFRS (International Financial Reporting Standard). Ennek bevezetése alighanem jó hatással lesz a különböző országok helyi számviteli és szabályozó-rendszereire. Magyarországon is egyre gyakrabban veszik át ennek alapelveit és próbálják formálni a magyar számviteli törvénynek megfelelően – jegyezte meg Ágházi Gyula, aki a számviteli integráció egy sajátos termékéről, a megosztott szolgáltatási központokról (SSC – Shared Service Center) is beszámolt. Ezek a szervezeti egységek gyakorlatilag olyan pénzügyi osztályoknak felelnek meg, amely számviteli és adminisztratív szolgáltatásokat nyújt a csoport vállalatainak, mindezt központosított, hatékony módon. Az SSC költség-hatékonyságon túli fő előnye, hogy egységes eljárási rendet követ, tehát a befektetők számára sokkal nagyobb hasznot hoz, mivel azonos alapokra építve dolgozza fel az információkat, így jól átlátható tájékoztatást nyújt.



PriceWaterhouseCoopers

Aktuális adókérdések

Az uniós csatlakozást kísérő adójogi változások a szolgáltatási szektoron belül talán éppen a szállítmányozást és a fuvarozást érintették leginkább – mondta el helyzetértékelésében Lép Henrietta, a PwC indirekt adók csoportjának menedzsere. A nemzetközi szállítmányozás és fuvarozás adókérdéseivel foglalkozó tanácsadó szerint a háttérjogszabályok, így például az unió áfa-direktívája inkább csak keretjellel, tehát speciális esetekre nem ad megfelelő iránymutatást, ezért elég jelentős kockázatokat, igaz lehetőségeket is rejt az adókezelés új rendje.

Az elmúlt időszakban a PwC munkatársai gyakran találkoztak két belföldi végpont közti fuvarmegbízások kapcsán felmerülő kérdésekkel. Ilyen esetekben a szolgáltatói számlán nagy eséllyel az itthoni áfát számolja fel annak kibocsátója. Azonban akkor, ha a szolgáltató és megbízója között megfelelő az együttműködés, és a szükséges dokumentumokkal alá tudják támasztani, hogy az adott szolgáltatás például egy nagyobb nemzetközi megbízáshoz, például adómentes közösségen belüli teherközlekedéshez, adómentes termékimporthoz, illetve exporthoz kapcsolódik, akkor kedvező, adómentes adókezelés is alkalmazható a belföldi fuvarra.

Egyes területeken a magyar áfatörvény többletkövetelményt is megfogalmazott az európai uniós jogszabályokhoz képest. A termékimportot követő két magyarországi végpont közötti szállítás esetében például nem elegendő annak bizonyítása, hogy a termék harmadik országból érkezett, hanem azt is alá kell támasztani, hogy ennek az áru fuvarozásnak a költsége beépült az importált termék adóalapjába. Az importőr és a szállítmányozó vagy fuvarozó közti szorosabb együttműködés hiánya így akár azt is eredményezheti, hogy a szolgáltató fél nem tudja adómentesen kiállítani a számláját.

Az export irányú megbízásoknál már az uniós csatlakozást megelőzően gondot jelentett az, hogy a magyar áfatörvény az exporthoz kapcsolódó teherközlekedés adómentességének alkalmazásához megkövetelte, hogy az adott áru adósvétel tárgyát képezze. Számos esetben, amikor dokumentumot, árumintát vagy saját terméket fuvaroztak, nem lehetett adómentesen kiállítani a számlát. Ezt a problémát egy év eleji törvénymódosítás orvosolta.

Lép Henrietta szerint meglehetősen nehéz „ügy” a járulékos szolgáltatások megítélése is. Részben azért, mert a magyar adóhatóság nem ad egyértelmű iránymutatást erre vonatkozóan, másrészt pedig az európai uniós gyakorlat sem teljesen egységes ezen a téren. Adott esetben kedvezőbben érintheti az adózót, ha be tudja bizonyítani, hogy szolgáltatása, így például a raktározás vagy a rakodás adómentes szolgáltatáshoz kapcsolódik. Ilyenkor célravezető lehet az európai uniós gyakorlatok feltérképezése, hiszen egy kedvező közösségen belüli példa bemutatása a magyar adóhatóság álláspontját előnyösebb irányba terelheti.

Az elmúlt hónapokban az adóhatósági revíziók központi kérdése volt az adómentes közösségen belüli termékértékesítés hiteles érdemlő módon való bizonyítása: a szigorú ellenőrzéseknél többek között a nemzetközi fuvarlevél vevő által lepecsételt, aláírt példányát kérték. Vannak azonban olyan ügylettipusok, amikor ennek bemutatásra egyáltalán nincs lehetőség vagy a szállítmányozó, fuvarozó társaság számára komoly adminisztrációs, logisztikai és anyagi többletterhet jelent. A PwC szakértője szerint ebben az esetben is rugalmasabbá teheti az adóhatósági gyakorlatot a kedvező uniós példák bemutatása.

Export irányú fuvarozásnál ugyancsak több esetben okozott gondot, hogy az export adómentességéhez az exportőrnek igazolnia kellett az áru vámhatósági kiléptetését. A magyar adóhatóság a bizonyításhoz az egységes vámáru-nyilatkozat harmadik („sárga”), vámhatóság által lepecsételt példányát kéri.

Köztudott, hogy a termékértékesítő társaságok – tőlük független technikai okok miatt – ezt gyakran nem kapják vissza. Ennek megoldásához alighanem az adóhatósági gyakorlaton kell majd változtatni, például úgy, hogy a jövőben elfogadják a fuvarokmányt vagy a hajóraklevelet is. Amíg azonban ez nem történik meg, az ügyletekben részt vevő felek szorosabb együttműködése jelentheti a kivezető utat – mondta Lép Henrietta, aki gyakorlati megoldásként azt javasolta, hogy a gépjárművezetők az EV harmadik példányának visszajuttatásához adjanak le a kiléptető vámhivatalban egy az exportőrnek címzett és felbélyegzett borítékot.

Az idei év januárja a fuvarlevelek tekintetében is komoly változást hozott: a CMR és a belföldi forgalomban használt fuvarleveleket, ezek kibocsátóinak szigorú sorszámozás alá kell vonniuk, illetve nyilvántartást kell vezetniük. Ez felveti annak kérdését, hogy amennyiben alvállalkozót bíznak meg, kinek kell e kötelezettségeket teljesítenie. A PwC munkatársa szerint az alvállalkozónak, de ennek tisztázásához elengedhetetlen lesz az adóhatóság állásfoglalása. Lép Henrietta rámutatott arra a problémára is, ha a CMR kibocsátója külföldi, akkor az említett magyar előírás rá nézve értelmezésük szerint nem kötelező.

Az áfakezelés kapcsán az előadó több lényeges változásra is felhívta a szállítmányozók figyelmét.

Az import áfa megállapításának kivételes rendszere a közösségen kívüli területekről való beszerzéseknél július 1-jével visszaállt, az önbevallás lehetőségével kizárólag a vámhatóság külön – évenként megújítandó – engedélyével rendelkezők élhetnek. Az áfa-kulcs 2006. január 1-jétől 20 százalékosra mérséklődik, azonban lesznek olyan esetek, amikor még a régi, azaz a 25 százalékos áfa-kulcsot kell alkalmazni – ezt alapvetően a teljesítés időpontja határozza meg.

A jövő év első napjától a közvetett vámjogi képviselőre vonatkozó szabályok is megváltoznak. Míg korábban a közvetett vámjogi képviselő import áfa-levonási jogának feltétele az volt, hogy áthárítsa ezt az adót a képviselt személyre, addig az új rendelkezések szerint a közvetett vámjogi képviselő a megfizetett import áfát levonásba helyezheti, ha rendelkezik a képviselt személy nyilatkozatával, amely igazolja, hogy a képviselt személy teljes egészében jogosult lenne levonni azt, amennyiben az importot saját maga intézné. Amennyiben ezt nem a közvetett vámjogi képviselő vonja le, akkor az ő nyilatkozata alapján a képviselt személy élhet ezzel a lehetőséggel, és a közvetett vámjogi képviselő által megfizetett import áfát – a vámhoz hasonlóan – a felek majd egymás között rendezik. További, ugyancsak 2006. január elsejével életbe lépő változás, hogy amennyiben a közvetett vámjogi képviselő rendelkezik vámhatósági engedéllyel arról, hogy az importárást önbevallás útján rendezheti, akkor ez a képviselt személy viszonylatában is alkalmazható, még abban az esetben is, ha ez utóbbinak nincs erre jogosultsága.

Jó hír az állami támogatáshoz jutó, és abból beszerzéseket finanszírozó vállalkozások számára, hogy a jövő évtől megszűnik a korlátozott, arányosított áfa-levonás. Azok, akik visszamenőleg is rendezni szeretnék ezt a kérdést, minden bizonnyal csak peres úton érvényesíthetik igényeiket.

Transzport-csoport

A PricewaterhouseCoopers Magyarországon és a nemzetközi környezetben iparág specifikusan alakítja ki szervezetét. A magyarországi Transzport-csoportot a szállítmányozás, logisztika és infrastruktúra kérdéseiben jártas számviteli, jogi, adótanácsadó, üzleti tanácsadó, kockázatelemző, valamint kontrolling szakemberek alkotják.

Kedvezményes előfizetési akció

MAGYAR KÖZLEKEDÉS:

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

NAVIGÁTOR:

- exkluzív gazdasági magazin
szállítmányozóknak,
fuvarozóknak
és logisztikai
menedzsereknek

Megrendelhető:

Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

1134 Budapest, Klapka u. 6.

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

Lapterjesztő:

Slezák Gabriella

M E G R E N D E L É S

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

Több példány megrendelése esetén 20% kedvezmény.

A megrendelő neve:

Cím:

Ügyintéző: Telefon: Fax:

Példányszám:

A megrendelés elküldhető levélben, illetve faxon is.

.....
aláírás
P. H.



Torda Csaba:

Vámpolitika, 2005

A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága bevételi főigazgatóságának képviselőjében Torda Csaba, vámigazgató-helyettes tartotta meg a betegsége miatt távol maradó dr. Daróczy Ferenc dandártábornok, főigazgató előadását.

Magyarország uniós logisztikai központtá válásának segítője, vagy akadályozója lehet a vámrendszer. A gyorsan lebonyolított vámjárás elérése volna a legfontosabb célkitűzés, vallják a szállítmányozók, vámügynökök, fuvarozók.

A vámigazgatás tevékenységével segíteni akarja e cél elérését a járművek gyors felszabadításával – szögezte le Torda Csaba. A testületi szlogen – „Együtt, Elsőre, Eredményesen!” – is ezt a szándékot tükrözi. A cél elérése csapatmunkát kíván, s ebben a csapatban együtt kell tevékenykednie a vámhatóság munkatársának, és a vámigazgatással együtt dolgozó ügyfeleknek.

A modernizált vámkódex 2010-ig meghatározó lesz a hazai vámtevékenységben (az új EU Vámkódex ugyanis 2010-re várható). A várt dokumentumnak az új technológiákat is le kellene fednie. Az alaplépéseket már másfél éve dokumentálták, de a komplex jogszabályig még hosszú utat kell bejárni.

El kell érni az EU-tagok közötti interoperabilitást, azaz összehangolt együttműködést kell megvalósítani az EU-tagországok vámigazgatásai között. Minimalizálni kell a papír alapú hordozókat, átláthatóságot és egyszerűsítést kell megvalósítani, közösségi szintű kockázatkezelésre és hatékonyabb védelemre lesz szükség, s a külső határok hatékonyabb védelmét is meg kell oldani.

Az előzetesen beütemezett 2010-es virtuális határidő per-

sze arrébb is tolódhat a MASP, azaz a többéves stratégiai terv módosításai miatt.

A modernizált vámkódex az EU-ban 2007-től lesz kötelező, de előírásait nálunk már alkalmazzák. Az ECS (export ellenőrzési rendszer) és az AES (automatizált export rendszer), továbbá az ICS és az AIS (ezek import változatai) 2009-től lesznek érvényesek. Az engedélyezett gazdálkodó jogszabály elkészült, de nincs még végrehajtási rendelete.

Az egyablakos ügyintézés EU-szintű megvalósítása igényli a leghosszabb felkészülési folyamatot.

Torda Csaba előadását az NCTS és Románia kapcsolatával folytatta. Bejelentette, hogy Romániát felkérték az egyezményhez való csatlakozásra, s így 2006. január elsejétől Románia tagja lehet az NCTS-nek.

Az engedélyezett áruk a TIR-ben: Október óta jelentős egyszerűsítés érvényes a szabályozásban. A 2454/93 EKG rendelet 454/a cikke alapján a saját telephelyre kérve az azonnali szállítóeszköz-felszabadítás (vamos jelenléte nélkül) lehetséges.

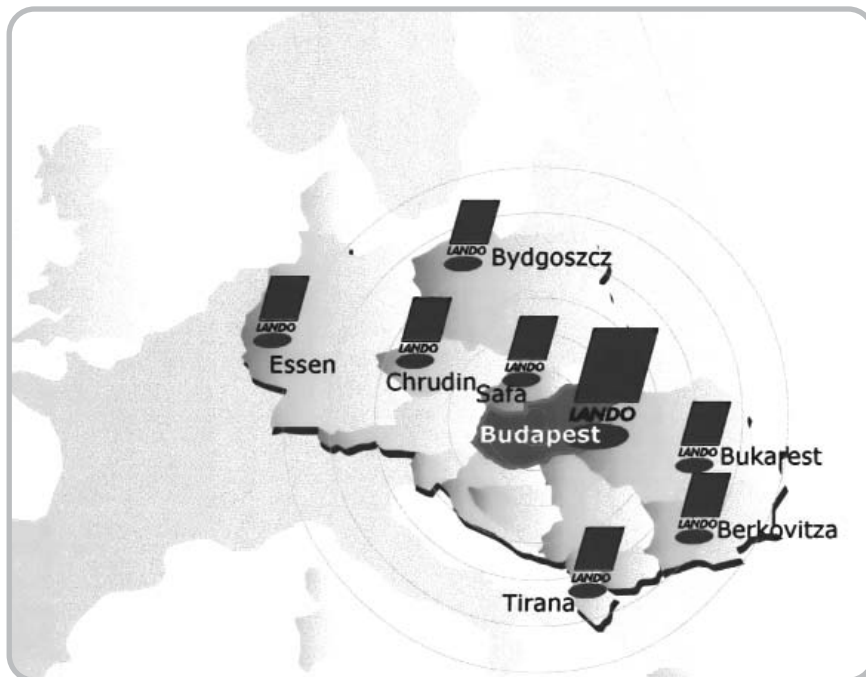
Az Art. 88. paragrafusának 5. szakasza feljogosítja a vámhatóságot az eljárásra az adóhatósági körbe tartozó, adóval és költségvetési támogatással kapcsolatos ellenőrzésekben. A VPOP tehát – a 2005. júliusi együttműködési megállapodás értelmében – segítséget nyújt az APEH-nek az importtámogatás figyelésében, ellenőrzésében. Önálló és közös ellenőrzésre is van lehetőség, az APEH bevonhatja a VPOP-t a fekete foglalkoztatás felderítésébe és az áfa utólagos ellenőrzésébe is. Az export eljárások ellenőrzésére is mód nyílik, külföldi hatóságok bevonásával is. A közös munkára jó példa a szlovák-magyar adatcsere megállapodás, melynek nyomán adott a gyors visszacsatolási lehetőség. Az adatbázisok összevetése Romániával és Ukrajnával is működött már.

A vámügyekről pontos, részletesebb, aktuális információ szerezhető a www.vam.gov.hu internetes honlapon.

Hároméves a Lando Hungaria

Túl a tavalyi év forgalmán

A tavalyi üzleti év 400 millió forintos forgalmát már októberben túlteljesítette a Lando Hungaria kft. Ujlaki Éva ügyvezető jogos örömet az meg csak tovább fokozza, hogy az idén lebonyolított 3300 fuvar pedig majdnem duplája a 2004-es esztendő hasonló időszakának. A jövő év előkészítésével is jól haladnak, hiszen több partnerrel már csak a kész 2006-os szerződést kell aláírni, és több sikeres tenderen vannak túl, amellyel 2007-ig szóló megbízást nyertek el.



A Lando Hungaria csapata (balról): Cseh Norbert, Szabó Orsolya, Ujlaki Éva, Sike Sára, Balla Béla

A magyarországi cég sikereihez persze kellett a német anyacég eredményei is, vallja Ujlaki Éva. A fejlődés újabb állomásaként az 1999 óta az évi 150 millió eurós forgalmat lebonyolító Hammer Csoporthoz tartozó, esseni székhelyű LANDO GmbH. nemrég alapította meg Csehországban a Lando Logistic Brno cégét. A Brűnben létesített iroda és raktárbázis a Németországból Dél-kelet Európa felé irányuló forgalom gyűjtő- és átrakó központja lesz a cégcsoporton belül.

A gyűjtőforgalom további fejlesztésére Aachenben, a már évek óta működő 50 ezer négyzetméteres raktár mellé – ahol kommissiózást és egyéb raktári be- és kiszállításokat végeznek –, egy fuvarszervező irodát is létesítettek most. Aachen 80 kilométeres körzetéből ide szállítják be azt az árut, amely azután cseh, szlovák, magyar és bolgár viszonylatba megy tovább. Szintén a gyűjtőforgalom erősítését szolgálja, hogy a Lando Bukarest mellett Segesváron egy diszponáló, fuvarszervező iroda alakult nemrég. Az erdélyi cég működéséhez a bukaresti raktárbázis nyújt háttérrel. A legközelebbi újdonságként pedig, folyamatban van egy egységes Lando szoftver telepítése, amellyel a cégcsoport tagvállalatai a fuvarszervezést az aacheni központi szerverről bonyolítják majd le.

A magyarországi leányvállalatnál a legnagyobb fejlődést a Balti-gyűjtőforgalom produkálta, amelyet úttörőként a Lando Hungaria indított be. Pesti indulással ma már hetente mennek kamionok körforgalomban, visszáruval, mutat az irodája falán látható térképen a Baltikumra Ujlaki Éva. A közeljövőben pedig a román gyűjtőforgalom beindítását tervezik – Pesti indulással, a Lando Bukarest raktárbázisára alapozva.

A fényképen látható Lando-csapat felfrissült az idén, és a megnövekedett baltikumi feladathoz igazodva, jövőre várhatóan oroszul beszélő fuvarszervezővel bővül majd. Mivel a fuvarszám hónapról hónapra növekszik, fuvarozó alvállalkozókat is keresnek, akiket fix munkára kíván szerződtetni a Lando Hungaria. A hazai raktárkapacitás bővítése és a szolgáltatás fejlesztése szintén a tervek között szerepel.

S ha már 2006-nál tartunk: A jövő évi szerződések megkötésére koncentrálnak jelenleg, mondja az ügyvezető asszony. Több partnerrel megállapodtak az együttműködés folytatásában és csupán a szerződés aláírása van hátra. Új megbízóik is lesznek, mivel több tenderen sikerült nyerniük, amelyek már 2007-re is biztosítanak a cégnek munkát.

F. Takács István



Ujlaki Éva ügyvezető igazgató

A Lando Hungaria Kft. 20 százalékos tulajdonosa – a többi 80 százalék a német anyacégé – 30 éve született Egerben. Az „egri leányka” a szakközépiskolában külker szakra járt, s a négy év után arra „gondolt”, mi lenne, ha tényleg külkereskedő lenne. A külkereskedelmi főiskolán ismerkedett meg a szállítmányozással, fuvarozással, logisztikával. Olyannyira megtetszett neki a szakma, hogy nemzetközi szállítmányozási és logisztika szakon szerezte meg másoddiplomáját, ADR- és RID-tanulmányokat is folytatott, veszélyes áruk nemzetközi közúti, illetve vasúti szállítására vonatkozó szakismeretekre tett szert és diploma témáját is ebből a témakörből választotta.

A szakdolgozat írása közben szembesült azzal, hogy gyakorlatilag alig fellelhető magyar szakirodalom e fontos témában. Lényegében csak az ADR és a RID egyezmény száraz szövegét lehet itthon a témába vágóan elolvasni! Így amikor a végzést követően a Verlag Dashöfer Szakkiadónál helyezkedett el, javasolta, hogy érdemes lenne egy közérthető könyvet megjeleníteni a veszélyes áruk továbbításához. A pozitív választ követően megkereste e témakör elsősorú hazai szakértőjét, Sárosi Györgyöt, hogy szerkesztőként adjon szakmai felügyeletet az azóta a veszélyesáru szállítással foglalkozó szakemberek körében alapművé vált könyv megalkotásához. Majd egy évig a Siemens logisztikai osztályán dolgozott. Itt ismerkedett meg a gelsenkircheni Loxx céggel, amely a Loxx Tiszatrans leányvállalatuk megalapítása után rá bízta a magyar kirendeltségük vezetését. Az itt eltöltött 3 év után jött a Lando...

Ujlaki Éva németül és angolul beszél, ami a szállítmányozási szakmában ma már nélkülözhetetlen. Természetesen mindkét nyelvből a szakirányú, bővített felsőfokú nyelvvizsgát is letette.



Fuvardíjtükör

A **CBRB** gázolaj jegyzése az időszak elején 55,00 euró/100 liter érték felett volt, majd lassan elkezdett csökkenni. Az időszak végére az érték 50,00 euró/100 liter alá esett vissza.

Az **ARA kikötőkben** folyamatosan nőtt a szabad hajótér iránti kereslet, ugyanis az apadó vizek miatt a hajók kisebb mennyiségeket tudtak csak átvenni. Egyre inkább jellemző volt, hogy a tengeri hajók áruját tároló bárkákba rakatták át, a kellő számú belvízi hajó hiányában. A fuvardíjak fokozatosan emelkedtek. Dunai relációban elsősorban szója, alumínium, érc, műtrágya, magnezit és foszfát került berakásra. Rajnai, majnai kikötők, illetve a német csatornák irányába többnyire energetikai szén, gipsz, agyag, érc, szója, takarmány és ócskavas rakományok szerepeltek az árubalettn.

A **Majrán** az elhajózott gabona mennyisége tovább csökkent. Cement, sóder, kálisó, újrahasznosítható és építőanyagok kerültek berakásra. A hónap vége felé megnőtt a kereslet a könnyítőhajók iránt, ugyanis nagyszámú hajó ragadt a Majrán, miután jelentősen csökkent a vízállás a Rajnán. A **Majna-Duna Csatornán** és a **Felső-Dunán** is tovább nőtt a könnyítések száma. A német dunai kikötőkből a könnyített mennyiségeken kívül elsősorban osztrák rendeltetésű rönkfa lett feladva.

Ausztriában továbbra is gabona, műtrágya és acél rakományok adják az elhajózott mennyiségek jelentős részét, emellett elszórtan projektrakományokat indítottak horvát és holland kikötőkbe.

Szlovákiában jelentős maradt a feladott gabona mennyisége. Ezenkívül acél, műtrágya és vasérc került még berakásra.

Magyarországon az elhajózásra váró gabona, olajos magvak és acél mennyisége tovább nőtt, így a szabad hajótér iránti kereslet is jelentős maradt. Mivel az exportra váró mennyiségek meghaladják az import igényeket, a hajókat már a holland ill. rajnai kikötőkben körfuvarra kötik le. Az alacsony vízállás tovább nehezíti a helyzetet, hiszen a hajók kisebb mennyiséget tudtak fuvarozásra átvenni. A fuvardíjak jelentősen emelkedtek.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Mannheim	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
ARA kikötők	–	7,80	10,20	17,10	20,90	24,50	–
Mannheim	7,20	–	–	15,50	–	–	–
Felső-Rajna	8,10	–	–	16,90	–	–	–
Ausztria	22,50	21,30	22,40	–	–	6,00	–
Szlovákia	27,80	26,80	27,90	8,20	–	–	16,20
Magyarország	28,70	28,10	29,50	11,50	–	–	17,30
Constanta	–	–	–	–	–	11,00	–

A fuvardíjtükör különböző áruféleségek súlyozottan átlagolt euró/mto fuvardíjai alapján készült, így fuvardíjindexként inkább csak tendenciákat mutat. Hosszú távú együttműködés, házi vagy külön-megállapodások nem összehasonlíthatók az itt közölt adatokkal. A díjtételek az adott reláció legtávolabbi pontjára vonatkozóan elért, és nyilvánosságra került legmagasabb összeget tartalmazzák, komplett rakományokra. A díjak minden pótlékot (pl. kisvízi és gázolajpótlék) és illetéket (pl. csatornailleték stb.) tartalmaznak. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás. Vizsgált időszak: 2005. október 15.–november 15.

Változások Németországban

A német és vele együtt az európai hajózás elégedett az SPD és a CDU/CSU eddigi hajózási politikáival.

A közlekedési munkacsoport eddigi kijelentései a belvízi hajózás egyértelmű felértékelődését tükrözik. BDB (Német Belvízi Hajózási Szövetség) által 2005 októberében, Berlinben „Akcióterv a Belvízi Hajózás erősítésére” címmel közzétett javaslatok többsége a megvalósítás küszöbére érkezett.

A belvízi hajózás vitathatatlanul a legbiztonságosabb és a legkörnyezetkímélőbb közlekedési ág, ezért versenyképességének és így a közlekedési ágak közötti arányának növelése a koalíció közlekedéspolitikájában 2006-tól központi szerepet kap.

A modern, gyors hajók valamint a megfelelően kiépített és karbantartott víziútrendszer a hajózási logisztikai rendszerekben történő integrálásának alapkövei. Kiemelkedő jelentőségűek a német szövetségi kormány intézkedései a német belvízi hajózási flotta további modernizálására és megújítására. Az adótörvények változása, pl. lehetővé teszi, hogy egy belvízi hajó eladásából keletkező bevétel egy új hajó beszerzése esetén adómentes legyen. Jelentősen megemelkednek a belvízi infrastruktúra fejlesztésére biztosított források.

A hajózási szövetség és a koalíció megállapodásában kiemelésre került, hogy

- a belvízi hajózás és infrastruktúra fejlesztése a költségvetésben nem támogatásként szerepel,
- a 2003-ban előírt vízi út kiépítési projektek maradéktalanul megvalósításra kerülnek, továbbiak prioritással kezeltek a következő öt éves fejlesztési tervben,
- a belvízi hajóutak fejlesztésére haladéktalanul törvényt alkotnak,
- külön törvényben szabályozzák a tervezési folyamatok egységesítését, egyszerűsítését, a jóváhagyási eljárás lerövidítését.

A pozitív közlekedéspolitikai változások gyakorlati átültetésével a hajózás végre az öt megillető közlekedés és gazdaságpolitikai helyre kerül. Tekintettel arra, hogy a német közlekedéspolitikai jelentős hatást mutat az európai, a változások elő kell, segítsék a magyar közlekedéspolitikai azonos irányú és tartalmú változását.

Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége

Kalapács alatt az utolsó Mahart hajók

A MAHART dunai flottájának idegen kézbe kerülését követően pályázatot hirdettek az utolsó, még a MAHART regensburgi fióktelepe tulajdonában maradt magyar lobogós ALTMÜHL és SCHONDRA toló-ikerkötélre. Az ajánlatok benyújtásának határideje 2005. december 8. A pályázat egyfordulós, de a kiíró fenntartja magának a jogot, hogy a pályázatot külön indoklás nélkül eredménytelennek nyilvánítsa.

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



Belvízi hajózás az európai közlekedés fókuszában

Előző számunkban hírt adtunk az ERTSU Bécsben megrendezett II. Duna-szimposiumáról, melyen kívül szeptemberben még két kiemelkedő jelentőségű nemzetközi konferenciát szerveztek, a CEMT találkozót Párizsban és a „Az európai belvízi hajózás” napját Mannheimben.

Az európai országok közlekedési miniszterei 2 évente találkoznak az európai közlekedéspolitikai irányok meghatározására. A 2004-ben, az ún. „Rotterdami deklarációban” kinyilvánították a belvízi hajózás eddigiekénél nagyobb preferálását. E deklaráció eddigi megvalósítását, valamint a 2006-ban Bukarestben megrendezésre kerülő következő CEMT értekezlet munkaanyagát vitatták meg szeptember 22-23-án Párizsban az európai országok minisztériumainak, a Központi Rajnai Bizottság és a Duna Bizottság, a hajózási szövetségek képviselői ill. a felkért közlekedési szakemberek. Magyarországot a GKM részéről dr. Valkár István, a Külügyminisztérium részéről Keskeny Ernő, a hajózási szövetségeket Bencsik Attila (Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége), a szállítmányozókat Szalma Béla (Portolan Kft.) és Szalma Botond (Plimsoll Kft.) képviselték. A témákat 3 panel köré csoportosították:

- A hajózási piacok fejlesztése
- A piaci versenyegyenlőség helyreállítása
- Infrastrukturális fejlesztések/környezetvédelem

Az interaktív munkaértekezleten a magyar hozzászólások elsősorban a versenyegyenlőség és az infrastrukturális fejlesztések témájában mozdítottak előre az európai és azon belül a magyar belvízi hajózás „szekerét”. A megjelentek és a szakma eddig soha nem tapasztaltak hasonló erejű együttes gondolkodást és valóra váltható tenni akarást a belvízi hajózásért nemzeti, EU-s és nemzetközi fórumon, így a munkaértekezlet komoly előrelépést jelent a belvízi hajózás fejlesztésében.

Szeptember 29–30-án Mannheimben az „Európai Belvízi Hajózási nap” elnevezéssel hajózási tárgyú találkozók, értekezletek sorozatára került sor. Ekkor tartották éves közgyűlést a VBW, BDB és SDB európai hajózási szövetségek, rendezték meg neves előadókkal, pódiumbeszélgetésekkel a „Belvízi Hajózás többet tud” mottójú konferenciát és a belvízi hajózási szabályozások egységesítését ill. jogi harmonizálását célzó fórumot.

Elfogadásra került a „Mannheimi nyilatkozat” melynek tartalma címszavakban:

A belvízi hajózás

- szorosabb együttműködést keres a közúti, vasúti és folyam-tengerhajózással, nyitott a logisztikai folyamatokba való mélyebb integrálódás felé
- felkínálja kapacitásait a közút tehermentesítésére, a közlekedés biztonságosabbá tételére, a környezet megóvására, a polgárok (kevesebb zaj, légszennyezés) és a gazdaság (pontos és költségtakarékos szállítás) előnyére
- tehermentesíti a nemzeti és EU költségvetést, miután a gazdasági jelentőségétől elmaradó mértékben részesül támogatásban, forrásokat biztosítva ezáltal más közfeladatok (képzés, kutatás stb.) számára
- a fentiekre visszautalva, mikro és makrogazdasági előnyekre tekintettel javasolja a politikusoknak a hajózás fokozott figyelembevételét a jövőbeli közlekedéspolitikai koncepciók kialakításakor.

A Csiki-Bege Autoplaza a hét minden napján, mindig nyitott hétvégével, óriási raktárkészlettel és tesztautóival várja Önöket!



Alfa Romeo
Csiki-Bege Autoplaza

Megnyílt a
Csiki-Bege Autoplaza
Alfa Romeo szalonja!

Karácsonyi ajándékunk:
Minden új Alfa Romeohoz
milánói utat ajándékozunk
az Alfa Romeo Múzeumba
és gyárba!

CSIKI-BEGE
AUTOPLAZA

Csiki-Bege Autoplaza
1039 Budapest,
Püskösdűdő u. 52-54.
Tel.: 886-56-17; Fax: 886-56-65
E-mail: alfaromeo@csiki-bege.hu
www.csiki-bege.hu

Érezze át nálunk az
igazi Alfa életérzést!

 **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**

Raktárt keres Magyarországon?



 **ProLogis**[®]
The Global Distribution Solution

A ProLogis már ott van!

Akárhol is keresne raktár, disztribúciós vagy könnyűipari gyártási területet, mi már ott vagyunk, illetve nem sokára ott leszünk - és pont ott, ahol számít!

A ProLogis magyarországi disztribúciós létesítmény portfoliója, amely már 179 000 m² területet jelent, nagyobb választási lehetőséget kínál önnek, valamint a versenyképesség lehetőségét, amihez képességek, lokális ismeretek és erőforrások szükségesek.

További aktuális információért hívja a (+36 1) 474 81 02-es telefonszámot, vagy írjon az rpeters@prologis.com e-mail címre!

www.prologis.com



ProLogis. Csúcstechnológia a raktározásban

Belgium · Csehország · Dánia · Egyesült Királyság · Franciaország · Hollandia · Lengyelország · Luxemburg · Magyarország · Németország · Olaszország · Portugália · Spanyolország · Svédország · Egyesült Államok · Japán · Kanada · Kína · Mexikó