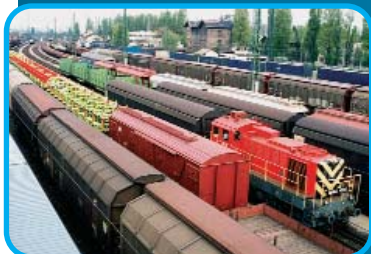


# NAVIGÁTOR



**MÁV Cargo  
önállóan**

10. oldal



**Magyar  
tőke**

22. oldal



**Fejlesztési  
irányok**

25. oldal



**Wáberer György**

**MÁVCARGO**

korszerű szolgáltatások...

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

136. szám

Ára: 560 Ft

## Új Renault Midlum Forduljon a teljesítmény felé...



... és fedezze fel az új Renault Midlumot,  
a biztonság és a hatékonyság legújabb szimbólumát:

- új, karakteres design
- jobb látási viszonyok: új, a jármű holterét csökkentő visszapillantó tükrök, melyek segítségével a tér jobban belátható
- nagyobb kényelem vezetés közben: a turbulenciát és a rezgést lényegesen csökkentettük

Ezenkívül az Új Renault Midlumot az áruszállításban jártas szakemberek által is elismert, kiváló hasznos terhelhetőség jellemzi, ahogyan ezt a Renault Trucks-tól már megszokhattuk.

További információkért forduljon Renault Trucks márkakereskedésekhez!

**ALMÁDI TRUCK Kft.**, 2051 Biatörbény, Budai út 2.  
Tel.: (23)532-500, Fax: (23)532-503

**BAC-CAR Kft.**, 4002 Debrecen, Mikopércsi út 73/b  
Tel.: (52)449-306, Fax: (52)470-337

**DELTA TRUCK Kft.**, M0 autópálya 2310  
Szigetszentmiklós, Lesbogy u. 13.  
Tel.: (24)502-250, Fax: (24)502-238  
Infóvonal: (1)290-1820  
1097 Budapest, Táblás u. 38.  
Tel./Fax: (1)358-1444

**REBITRUCK Kft.**, 3700 Kazincbarcika, Ózdi út 3.  
Tel.: (48)510-083, Fax: (48)510-088  
4400 Nyíregyháza, Lajza u. 4.  
Tel.: (42)595-108, Fax: (42)595-107

**RENAX-Camion Kft.**, 7623 Pécs, Vörösmarty u. 25.  
Tel.: (72)518-940, Fax: (72)510-040  
8750 Szeged-Algyő, MOL Iparterület  
Tel.: (82)517-405, Fax: (82)517-407

**RENIMPEX-DC Kft.**, 7030 Paks, Tolnai út 141.  
Tel./Fax: (75)312-882  
Kaposvár Tel.: (88)388-6588

**SOMLAI TRUCK Kft.**, 8900 Zalaegerszeg,  
Szállítók útja 1.  
Tel.: (82)550-860, Fax: (82)550-882  
9155 Lébény, Ipari Park  
(M1 autópálya, Győr után, Lébényi kihajtó)  
Tel.: (88)504-000, Fax: (88)504-002  
Infóvonal: (30)385-3000



**Elkötelezetten az Ön sikeréért.**

Javasoljuk a Renault Trucks Oils termékek használatát.





## Szolgáltatási paletta

### I. Vasúti áru fuvarozás

#### 1. Konvencionális áru fuvarozás

- újrafeladás
- futásfelügyelet
- áru ki- és berakása vasúti kocsiból/kocsiba
- költségviselés
- irányvonat képzés, érkező irányvonatok antennarendszerű szétosztása
- EU vámkezelés és információs szolgáltatás a román határon

#### 2. Kombinált áru fuvarozás

- multi/intermodális szállítóeszközök kezelése
- irányvonatok képzése: kocsicsoportok fogadása, oszlatása, képzése, indítása átdaruzással, komplettírozással, eleggyűjtéssel

### II. Logisztikai szolgáltatás

- köz-, konszignációs-, bér-, ÁFA- raktározás
- gyűjtő-elosztó funkció
- szállítás előkészítéssel kapcsolatos tevékenységek
- finishing szolgáltatások
- egység rakomány képzés,
- raktári erőforrások bérbeadása
- közút/vasút vice versa átrakások,
- közúti fuvarozás
- box, tankkonténerek javítása, tisztítása, tankautók tisztítása
- területek bérbeadása
- teljeskörű vámügyintézés
- vagyonvédelmi és biztonsági szolgáltatások (zárak, RID)

# NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVARÓZÓK LAPJA

**Főszerkesztő:**

Kiss Pál

**Képszerkesztő:**

Kiss Györgyi

**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

**Cégvezető:**

Bándy Zsolt

**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:** Oláh Nyomdaipari Kft.

**Felelős vezető:**

Oláh Miklós  
vezérigazgató

HU-ISSN 1216-7142  
136. megjelenés

## TÁMOGATÓINK

**Magyar Szállítmányozói  
és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége,  
MÁV Cargo ZRt., MÁVTRANSSPED Kft.,  
Masped Rt., Raabersped, Delog Kft.,  
Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt.,  
Bombardier Transportation Hungary Kft.,  
Raaberlog Kft., Milos Spedició Kft.,  
Hödlmayr Hungária Logistics Kft.,  
Eurosped Rt., Pannoncont Kft.,  
Waberer's Csoport, Dunaferri Portolan,  
BILK Kombiterminál Rt.,  
MÁV Kombiterminál Kft.  
TimoCom GmbH, Bertrans Rt., Fluvius Kft.,  
Transforwarding Hungária Kft.,  
Renault Trucks Hungária Kft.,  
Metrans Danubia, Luka Koper,  
V&T Logisztika Kft.,  
PriceWaterhouseCoopers Kft.,  
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](mailto:magyarkozlekedes@w-mobil.hu)

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella



## Rózsa Pál az Év embere

A Magyar Közlekedési Kiadó gondozásában megjelenő Navigátor szállítmányozási és logisztikai szakfolyóirat Rózsa Pálnak ítélte az „Év embere” címet. A szerkesztőbizottság és a szerkesztőség kilencedik alkalommal döntött a megtisztelő cím odaítéléséről. Sípos István, Kautz István, dr. Berényi János, Wáberer György, Iszak Tibor, Révész Bálint, Fülöp Zsolt és Kovács Imre részesült eddig ebben a szakmai elismerésben, idén pedig Rózsa Pál, a kecskeméti Bertrans Rt. tulajdonos vezérigazgatója veheti majd át a díjat a közeljövőben.

Rózsa Pál a Bertrans első számú vezetőjeként vált közismertté szakmai körökben. Bár a társaság kft.-ként és szállítványozóként 15 éve alakult, meghatározó logisztikai szolgáltató céggé az elmúlt években vált. Magyar tulajdonú részvénytársaságként, Rózsa Pál vezetésével, megvalósult az Alföld első számú logisztikai központja. A több mint száz főt foglalkoztató Bertrans-csoport (a kecskeméti Bertrans Rt., a Bertrans Vámudvar Kft. és a budapesti Bertrans Sped) az elmúlt időszak legnagyobb árbevétel-növekedését mondhatja magáénak. A 2004-es 3,5 milliárd forint után tavalyi árbevételük meghaladta a 4 milliárd forintot.

Dinamikus fejlődésük jelentős fejlesztéssel párosult. Felépült Kecskemét és a régió legnagyobb és legjelentősebb logisztikai központja. Két éve üzemelő 22 ezer négyzetméteres raktárközpontjuk az év végén újabb, 8000 m<sup>2</sup>-es, 16 ezer raklaphelyes raktárcsarnokkal bővült. Talán egyedülként megőrizték vámüzletáguk stabilitását és a Bertrans az egyetlen olyan szolgáltató, aki a csatlakozás óta folyamatos nyitva tartású, 24 órás belterületi vámudvart üzemeltet.

Rózsa Pál nevéhez fűződik, hogy a Bertrans a hazai logisztikai szolgáltatók élvonalába került és a kecskeméti társaság másfél évtizedes krónikája ma már igazi szakmai sikertörténet.



Rózsa Pál, a Bertrans Rt. tulajdonos-vezérigazgatója



MAGYAR  
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS  
LOGISZTIKAI  
SZOLGÁLTATÓK  
SZÖVETSÉGE

**Folyóiratunk támogatója:**

**a Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége**

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

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



**Sínen vagyunk...**

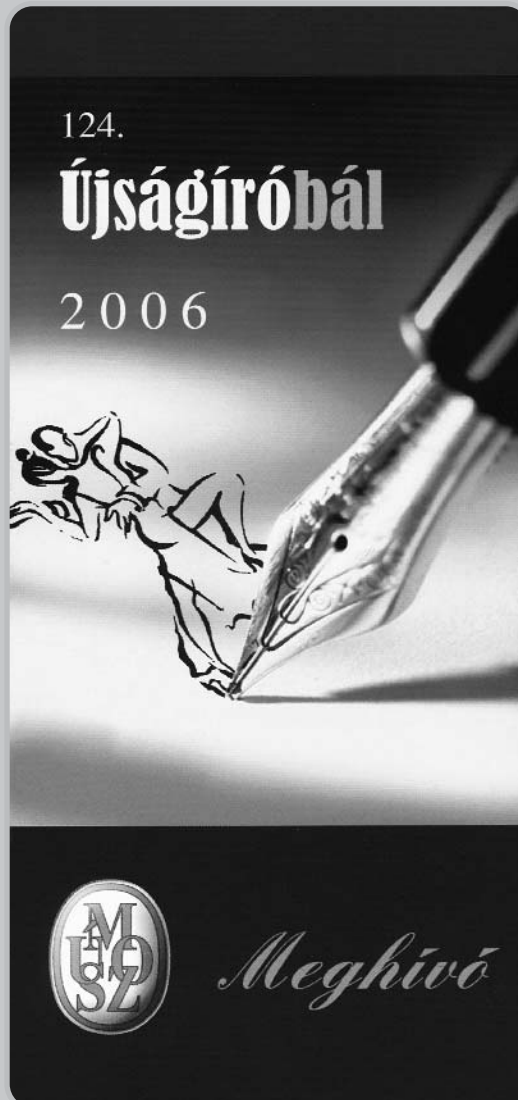
## **Vasúti szállítmányozás Európában Komplex logisztikai szolgáltatások**

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

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



## Sajtóbál, 2006



Az újságírók hagyományos farsangi bálja a hazai közélet kiemelkedő eseménye. A magyar média képviselői mellett, a politikai és üzleti élet ismert és vezető személyiségei is részt vesznek az úgynevezett sajtóbálon. Az idei farsangi mulatságnak ismételten a Hotel Marriott adott otthont és Gyurcsány Ferenc miniszterelnök – felesége társaságában – ugyancsak megjelent a rendezvényen.

Kiadónk most már évek óta kiemelt médiatámogatója a bálnak. A Magyar Közlökedési Kiadó asztalánál Kiss Pál igazgató-főszerkesztő és felesége, Kiss Györgyi fogadta vendégeiket és partnereiket. A jó hangulatú sajtóbál valamennyi résztvevője – kiadónk ajándékként – kézhez vehette a Navigátor legutóbbi számát is.

Wincanton Hungary

## Új magyar ügyvezető



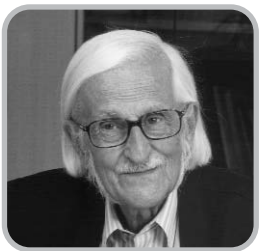
**A Wincanton Plc., az ellátáslánc-megoldások piacának európai szolgáltatója, Udvarvölgyi Sándort nevezte ki magyarországi leányvállalatának ügyvezető igazgatójává.**

Az új ügyvezető feladata, hogy segítse a vállalatot stratégia célkitűzései – a folyamatos növekedés, a hosszú távú partneri kapcsolatok kialakítása és a közép- és kelet-európai piacvezető pozíció megtartása – elérésében.

Udvarvölgyi Sándor okleveles közlekedésmérnöként végzett a Budapesti Műszaki Egyetemen 1993-ban, majd 2001-ben pénzügyi és gazdasági szakirányú MBA-fokozatot szerzett. Logisztikusi pályafutását a Procter & Gamble-nél kezdte 1995-ben. 1996-tól az Avon Cosmetics Hungary-nél először disztribúciós vezetőként, majd a dél- és közép-európai központ disztribúciós menedzsereként dolgozott. 2001-től közép-európai operációs groupmenedzser lett a kozmetikai cégnél. Legutóbbi munkahelye a Tesco volt, ahol a friss áru disztribúciós központot vezette, 600 dolgozó munkáját irányította.

A magyar leányvállalat vezetését előtte Ryszard Warzocha látta el, aki a Wincanton plc. Közép- és Kelet-Európáért felelős ügyvezető igazgatója.

## Lemondás



Prof. Dr. Knoll Imre, a Magyar Logisztikai Egyesület tiszteletbeli elnöke arról tájékoztatta szerkesztőségünket, hogy 2006. január 1-jei hatállyal lemondott az MLE oktatási, továbbképzési szakmai irányításáról és a Loginfo, illetve a Logisztikai Évkönyv főszerkesztői tisztségéről.

Niko Transport:

## Magyarországra is nyit a szlovén fuvarozó

Képviselői irodát nyitott Magyarországon a szlovén Niko Transport d.o.o – jelentette be január 30-i budapesti sajtótájékoztatóján a cég ügyvezető igazgatója, Damir Sluga. Az 1990-ben alapított Niko Transport, amelynek központja a Ljubljana melletti Komenda településen van, jelenleg 72 – átlagosan 1 évnél fiatalabb – tehergépjárművel (ebből egy kivételével valamennyi 25 tonna kapacitású), valamint 155 pótkocsival rendelkezik.

A cég a klasszikus fuvarozási tevékenység mellett közúti, tengeri és légi szállítmányozással, disztribúcióval, raktározással is foglalkozik, vagyis szélesebb körű logisztikai szolgáltatást nyújt. A Niko Transport vezetője elmondta, legfontosabb piacait Olaszország, Nagy-Britannia és Svájc jelenti, valamint a balkáni országokban, továbbá Spanyolországban is erős pozíciókkal rendelkeznek, de fuvarozási tevékenységük egész Európára kiterjed.

A tavalyi év óta Szlovákiában is saját irodával rendelkező vállalat – amelynek magyarországi bejegyzése folyamatban van – január végén nyitotta meg budapesti képviselőjét a Múzeum körút 5. szám alatt. Vezetője *Giuseppe Dobrinja*, szállítmányozási és fuvarozási szakember, aki korábban a Malév triezszi képviselőjeként dolgozott.

Budapesti Szabadkikötő  
Logisztikai Rt.

## Harmadik pályázat

Az ÁPV Rt. Igazgatósága eredménytelennek nyilvánította a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. 99 százalékos részvénycsomagjára, és ezzel a kikötő 75 éves üzemeltetési jogának értékesítésére kiírt privatizációs pályázatot.

A tenderdokumentációt heten vásárolták meg, de ajánlatot csupán két befektető nyújtott be. A pályázatra a Rhenus AG & Co. KG és a Rhenus Kft. továbbá az Erdért Rt, az Erdért Ingatlanhasznosító Kft. és a Multicont Kft. konzorciuma adott be ajánlatot, ám az Igazgatóság döntése szerint egyik benyújtott ajánlat sem felel meg a tender érvényességi kritériumainak.

Az ÁPV Rt. a tavalyi nyáron a kellő érdeklődés hiányában visszavont első tender után 2005. október 11-én hirdetett nyilvános egyfordulós pályázatot az átalakuló Mahart-Szabadkikötő Rt.-ből szétválással létrejött Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. részvényeinek megvásárlására. A privatizációs pályázaton a kikötő 75 éves üzemeltetési jogával rendelkező Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. csaknem teljes, 99 százalékos tulajdoni hányadára lehetett pályázni úgy, hogy az új Mahart-Szabadkikötő Rt. továbbra is tartós állami tulajdonban marad a vagyonát képező földterülettel, a felépítményekkel és az infrastruktúrával együtt. A privatizáció céljaként az árbevétel maximalizálása mellett a tevékenység fenntartását és a fejlesztési források biztosítását jelölte meg az ÁPV Rt.

A 335 millió forint jegyzett és 477 millió forint saját tőkéjű BSZL Rt.-hez 45 hektárnyi kikötői vízfelület és 38 hektárnyi fejleszthető ingatlanterület tartozik.

A döntés óta megjelent az új, harmadik pályázati felhívás, amelynek beadási határideje: 2006. március 16.

Chemol Logistics, Portolan

## Személyi változások

Több személyi változás történt a magyar szállítmányozásban. A Dunaferr Portolan Kft. tulajdonosai úgy döntöttek, hogy Schmidt András ügyvezető igazgatóval szerződést bontanak és a társaság vezetésére Vaso Janisić kapott megbízást.

A Chemol Logistics Kft. élén ugyancsak vezetőváltás volt. Mint ismeretes, Tóth Mónika szülési szabadságra ment és Cservári Klára lett az ügyvezető igazgató, ő azonban 2005 decemberében lemondott. Az új ügyvezető igazgató: Mihola Gabriella.



Interjú Wáberer Györggyel, a „Merész újíttal”

## A változás az, ami állandó



Wáberer Györgynek, az MKFE elnökének, a Wáberer's Csoport elnök-vezérigazgatójának az Ernst & Young idei Entrepreneur of the Year verseny független bíráló bizottsága a „Merész újítt” díjat ítélte oda. A bizottság, amelynek tagjai között voltak Erdei Tamás, az MKB Bank Rt. elnök-vezérigazgatója, Habsburg György nagykövet, Teplán István, a Közép-Európai Egyetem alelnöke és mások, azzal indokolta döntését, hogy „Wáberer György az általa vezetett cégcsoport forgalmát tíz év alatt hatvanszorosára, eredménytermelő képességét 279-szeresére növelte. A foglalkoztatottak létszáma ugyan ezen idő alatt 15-szörösére emelkedett... Wáberer György elérte, hogy az általa irányított cég a nemzetközi szállítmányozás, a közúti fuvarozás, a logisztikai és a vám szolgáltatások terén Magyarországon és a régióban piacvezetővé lépett elő”.

A *Navigátor* szerkesztői arról beszélgettek a magas elismerés birtokosával, hogy életében mekkora szerepet játszik a merészség, hogyan függ össze eredményeivel az újítt hajlam, és hogy az MKFE elnökeként milyen változásokat lát indokoltnak a gondokkal küzdő magyar vállalkozások lehetőségeinek javítása érdekében?

**Wáberer György:** – A fejlődés egyet jelent a megújulással. Bármiről is legyen szó: egy technológiáról, egy munkaszervezetről, vagy szolgáltatásról, ezekre mindig van jobb, hatékonyabb, tökéletesebb megoldás. Ha arra törekszünk, hogy jobba tegyük a dolgokat, meg kell azokat újítanunk, azaz változtatnunk kell a látszólag és pillanatnyilag jól bevált, megszokott és kényelmes eljárásokon. A változtatás, lépés az ismeretlenbe. Akkor is, ha gondosan elő van készítve, hiszen az eredményt nagyon sok olyan tényező befolyásolja, amelyekre nincs hatásunk. Ezért kell hozzá a merészség.

**Navigátor:** – *Eddigi életútjának ismeretében úgy tűnik, minden úgy történt, ahogy megtervezte, siker sikert követett. Továbbra sem értjük, mi volt a szerepe a merészségnek?*

**Wáberer György:** – A Volán Tefu Rt.-t 12 évvel ezelőtt privatizáltuk. Nekem pontos elképzelésem volt arról, hogyan lehet a végletekig eladósodott, veszteséges nagyvállalatot rendbe tenni, de a céget annyi negatív körülmény húzta le, a változtatás olyan sok érdeket érintett, hogy sem a tulajdonos állam, sem tőkeerős vállalkozások nem mertek belevágni. Egy, az eredményességhez nem szokott, szocialista vállalatot kellett a piaczgazdaságban is életképes, nyereséges céggé tenni, meghozzá viszonylag gyorsan. A teljes vételár kifizetése mellett – amely nem állt rendelkezésünkre és ezért mindenünket pénzzé kellett tenni, hogy a bankokat meggyőzzük – ugyanis át kellett vállalni a felhalmozott és lejárt adóságokat, meg kellett újítani az elavult flottát, teljesen át kellett alakítani a vállalati struktúrát, gyökeresen új, szolgáltatási szemléletű vállalati kultúrát kellett bevezetni, hogy csak a fontosabbakat említsem. Háromévnyi pénzügyi válságkezelésre volt szükség ahhoz, hogy megteremtjük a kibontakozás feltételeit. Csak ezután kezdhettük meg a vál-

latat növekedési pályára állítását akvizíciókkal, az infrastruktúra korszerűsítésével.

**Navigátor:** – *Innen azonban már egyenes volt az út? Hiszen az ezredfordulóra a Volán Tefu kimagaslóan nyereséggé vált, egyre-másra vásárolta fel a konkurens cégeket.*

**Wáberer György:** – Korántsem. A változó piaci körülmények rászorítottak arra, hogy egyre jobban figyeljek a méretgazdaságossági szempontokra. Dimenziót kellett váltani ahhoz, hogy megőrizhessük a pozitív fejlődés ütemét. Ebben a helyzetben kicsit nem lehetett lépni, csak nagyot. Olyan lépésre szántuk el magunkat, amely legalább akkora kihívás volt, mint a privatizáció.

**Navigátor:** – *A Hungarocamion 2002-ben történt felvásárlására akkoriban sokan felkapták a fejüket. Nagy merészségnek azonban mégis kevesen értékelték.*

**Wáberer György:** – Mert csak kevesen ismerték a döntést befolyásoló körülményeket. A Hungarocamion akvizíciója előtt ugyanis már megkezdtuk Közép-Európa legnagyobb logisztikai beruházásának, a BILK kiépítésének előkészületeit. De visszatérve az akvizícióra, a sajtó ezt akkoriban úgy kommentálta, hogy a kis hal felfalta a nagy halat. Ez csak látszólag volt igaz. A Volán Tefu ugyan volumenében lényegesen kisebb volt, mint a Hungarocamion, viszont eredményességét tekintve messze jobb. Azaz majdnem ugyanazzal a problémával találtuk magunkat szemben, mint nyolc évvel ezelőtt. Olyan vállalat átalakításába kezdtünk bele, amelynek hiányzott a megújulásra való képessége. A Hungarocamion munkaszervezetének integrálása mellett a fő feladat annak a folyamatos megújulási szemléletnek az átadása volt, amelyet a Volán Tefunál már kialakítottunk. Ez ismét egyéni és csoportérdekbe ütközött, meg kellett változtatnunk a szokásokat, meg kellett szüntetnünk privilégiumokat. Ebben már volt gyakorlatunk. Merészség ahhoz kellett, hogy a mintegy 40 milliárd forint összköltségű BILK projekttel párhuzamosan felvásároljuk legnagyobb piaci versenytársunkat és mind a kettőt szinte egy időben eredményessé tegyük.

**Navigátor:** – *A következő kihívás az uniós csatlakozás volt. Az ezzel járó új szabályozásokkal és piaci helyzettel való együttélés az egész szakmát próbára tette. Az a hazai vállalkozás, amely itt korábban legyőzhetetlennek tűnt, a multinacionális versenytársakkal szemben csak új gazdasági szemlélettel maradhatott sikeres...*

**Wáberer György:** – A csatlakozással megnyílt a szabad verseny a szállítmányozás és a fuvarozás piacán. 2004 tavaszán még csak 6 ezer ilyen vállalkozás volt Magyarországon, 2005 végére ennek már csaknem a háromszorosa. Túlkínálat alakult ki az olcsó, és enyhén szólva változó minőségű fuvarozási szolgáltatásokból. Megkezdődött az üzemanyag árának emelkedése, amely az elmúlt másfél év alatt meghaladta a 35 százalékot. A körülmények az irracionálisan alacsony költségszint fenntartása érdekében a fejlesztést és karbantartást elhalasztó, kérészerűtlen vállalkozásoknak kezdtek el kedvezni. Megoldást kellett találnunk az új helyzetre.

A korábbi évek fejlesztései most hozták meg gyümölcsüket: az Európában egyedülállóan fiatal, gazdaságosan üzemelő flotta, a rendkívül fejlett informatikai rendszer, a járatoptimalizálás, a műholdas járműkövetés, a kiválóan képzett sofőrgárda révén a mi szolgáltatásaink piacképessége Nyugat-Európában megnövekedett. Ennek köszönhetően 2004-ben és 2005-ben a vállalat forgalmának harminc-negyven százaléka már harmadik országos fuvar volt, azaz bizonyos mértékben enyhíteni tudtuk a zord hazai viszonyoktól való függésünket. Képesek voltunk növelni forgalmunkat és fenntartani eredményességünket.

**Navigátor:** – *2005 a megpróbáltatások éve volt a szakma számára. Hogyan reagált a magas üzemanyagárak, az önköltség alatt fuvarozó versenytársak által kialakult helyzetre a Wáberer's Csoport?*

**Wáberer György:** – Természetesen azzal, hogy az egész év a változtatás, a megújulás jegyében zajlott. Mielőtt ezeket részletezném, néhány adat a 2005. évről: árbevételünk 62 milliárd forint, adózás előtti eredményünk 1,5 milliárd forint volt. Az összefoglaló adatoknál többet mond néhány ágazatunk növekedési üteme. A BILK Logisztikai Rt. ingatlan hasznosításból származó árbevétele 300 százalékkal, a Wáberer's Romania forgalma 200 százalékkal növekedett. A RoyalSped romániai vállalata 50 százalékkal nagyobb bevételt ér el, mint egy évvel ezelőtt, míg a logisztikai ágazat 25 százalékos növekedést mutatott fel.

Bármilyen nehéz is volt a tavalyi év, nem hagytunk fel a beruházásokkal: több mint 10 milliárd forintból tovább korszerűsítettük flottát és tovább építettük a BILK Logisztikai Rt. raktárcsarnokait. 300 kamionszerelvényt vásároltunk és 45 ezer négyzetméter logisztikai raktárcsarnokot építettünk.

**Navigátor:** – *Mi rejlik a számok mögött?*

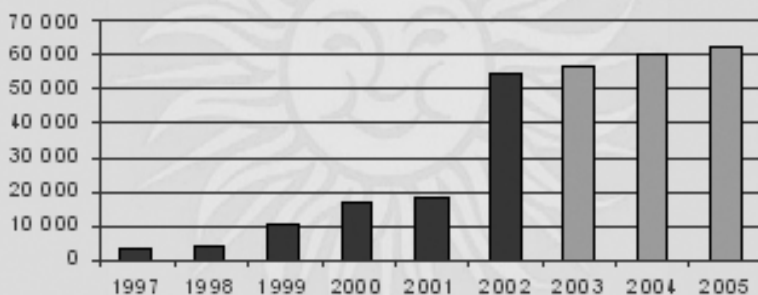
**Wáberer György:** – Megkezdtuk a cégcsoport teljes átszervezését annak érdekében, hogy jobban átlátható munkaszervezéssel, egyedülálló, testre szabott ügyfélkiszolgálással és folytatódó beruházásokkal és a kevésbé nyereséges tevékenységek elhagyásával ellensúlyozzuk a kedvezőtlen gazdasági körülményeket. Ennek eredményei 2006 elejére értek be, amikor is teljesen új struktúrában, minden tekintetben új menedzsmenttel folytatjuk a munkát. A változások léptéke ismét mérhető a Volán Tefu privatizációját követő intézkedéseink nagyságrendjével.

**Navigátor:** – *Az átszervezés olyan átfogó, hogy arra kérem, mondja el részletesen is, hogy mi történt.*

**Wáberer György:** – A Wáberer's Holding Logisztikai Rt. klasszikus holding szervezetté vált, elnevezése Wáberer's

### Wáberer's Csoport konszolidált várható nettó értékesítési árbevétel

1997-2005 [m Ft]



WÁBERER'S  
OPTIMUM SOLUTION





A díjazottak: „Merész újító” 2005 – **Wáberer György**, a Waberer's Holding Logisztikai Rt. alapítója, és elnök-vezérigazgatója; „Entrepreneur Of The Year 2005” – **Demján Sándor**, a TriGránit Rt. elnök-alapítója; **Czakó Borbála**, a magyarországi Ernst & Young vezérigazgatója; **Paul J. Ostling**, az Ernst & Young COO-ja; „Példakép” 2005 – **Bogsch Erik**, a Richter Gedeon Rt. vezérigazgatója; „Jövő ígérete” 2005 – **Dr. Vinnai Balázs**, az IND Group Kft. ügyvezető igazgatója

Holding ZRt. Feladata a cégcsoport szakosodott vállalatainak irányítása, üzletrészeinek, részesedéseinek és vagyónak kezelése. Ennek a lépésnek talán a kívülállók számára legnagyobb feltűnést keltő következménye a Hungarocamion Rt. nevének, márkájának elhagyása és helyette egy teljesen új alapokon működő cég, a Waberer's International Szállítmányozási és Fuvarozási ZRt. megalapítása volt. A nemzetközi szállítványozás és fuvarozás cégcsoportunk árbevételének 73 százalékát állítja elő, ezért az új szervezetre rendkívüli felelősség hárul. A Hungarocamionnak nemcsak a nevét, hanem felépítését és irányítását is új alapokra helyeztük. A Waberer's International a megrendelők igényeire közvetlenebb módon reagáló, önálló elszámolási rendszerben dolgozó egységekre, az Optimum Solution Centrumokra épül. Az új szervezeti felépítés révén jelentősen, mintegy 20 százalékkal csökkenthettük az adminisztratív létszámot. A Waberer's International vezetését Boros Attilára bízom.

A cégcsoport logisztikai tevékenységét január elsejétől a Waberer's Logisztika Kft. látja el. A belföldi fuvarozást eddig végző, tavaly megvásárolt Transzporta Kft. tevékenységét a Waberer's Trans Kft. végzi. A holding közvetlen irányítása alatt változatlan néven működik tovább a DeltaSped Kft., az ahhoz tartozó Delta Rent Kft., valamint a Delta Trans Kft. Megtartotta elnevezését a BILK Logisztikai Rt. A vámtevékenységre szakosodott Royal Sped Rt. neve sem változott.

**Navigátor:** – *Láthatóan nem szűkölködik újító gondolatokban és az eredmények Önt igazolják. Az MKFE elnökeként jut-e még energiája merész újításokra a magyar vállalkozások érdekében is?*

**Wáberer György:** – Számomra sosem az a kérdés, hogy jut-e még idő, vagy energia egy fontos kérdés megoldására, hanem az, hogy szükség van-e újító energiáknak a bevetésére? Nem gondolom azt sem, hogy a Waberer's Csoport teljes átalakításával most már minden sínen van, és hátra dőlhetek. Meggyőződésem és élettapasztalatom, hogy ami állandó, az a változás. Ugyanígy vélekedem a szakma érdek-

képviselétéről is: változásra, megújulásra van szükség. Amíg a tagság a bizalmával tisztel meg, ezért a megújulásért fogok dolgozni.

**Navigátor:** – *A közelgő tisztújításra tekintettel meg kell kérdeznem, mire gondol?*

**Wáberer György:** – Az MKFE páratlan értéket képvisel a magyar szakma számára, ebből a kincsből azonban a tagság nagyon keveset profitál. Az egyesület rendkívüli szolgálato-  
kat tett a magyar fuvarozás és szállítványozás ügyének, de a 21. században meggyőződésem szerint teljesen más típusú érdekképviseleti szerkezetre és munkastílusra van szükségünk. Gondoljunk csak arra, hogy ha az uniós csatlakozásra való felkészülésben az MKFE nagyobb erővel, gazdasági- társadalmi súllyal vett volna részt, ma nagyon sok vállalkozás lehetne könnyebb helyzetben. Számomra nem kétséges, hogy a szervezeti struktúra gyökeres átalakítását a következő tisztújítás alkalmával végre kell hajtani, ha azt akarjuk, hogy a magyar vállalkozások eredményesebbek lehessenek az Európai Unió piacán. Javítani kell a döntés előkészítés hatékonyságát, az elnökségnek szükség szerint, valószínűleg a jelenleginél gyakrabban érdemi döntéseket kell hoznia.

Az MKFE eredményes gazdálkodást folytat, ami önmagában örvendetes. Viszont ne felejtjük el, hogy ez a szervezet a tagság szolgálatára jött létre, és nem profit termelésre. Meggyőződésem, hogy az MKFE számos szolgáltatási díjtételét csökkenteni lehet annak érdekében, hogy minél több tagunk részesülhessen azokban. Elkerülhetetlenül szükség van arra is, hogy az MKFE többet és hatékonyabban áldozzon az utánpótlás és a továbbképzés érdekében.

A megújulás hitem szerint az egyesület életében is elkerülhetetlen és elnöki megbízatásomat én úgy fogom fel, hogy a tagság a változtatásért való felelősséget ruházta rám. Tudom, hogy kell egyfajta merészség ahhoz, hogy évtizedek óta kialakult, megkövesedett szokásoktól elbúcsúzzunk a fejlődés és a siker érdekében. Úgy értékelem, hogy ma a szakma számára ez a merészség jelenti a kiutat.

MÁV Cargo-fogadás a Budavári Palotában

## Miniszteri elismerés

Jelentős változásokat hozott az új esztendő a magyar vasúti közlekedésben. Mint ismert, még a múlt év decemberében elfogadta az Országgyűlés az új vasúti törvényt, januárban megkezdte működését a Magyar Vasúti Hivatal és a MÁV ZRt. áru fuvarozási leányvállalata, a MÁV Cargo ZRt. Ebből az alkalomból *Kóka János* miniszter részvételével, évnyitó fogadást adott partnerei és megbízói tiszteletére a MÁV Cargo ZRt. a Budavári Palotában.

Korszakváltó eseménynek minősítette az új vasúti törvény elfogadását a tárca vezetője. *Kóka János* elismeréssel szövegezte *Horváth Zsolt Csaba* közlekedési helyettes államtitkár munkájáról, illetve miniszteri kinevezésében részesült – a törvény előkészítésében végzett munkájáért – *dr. Erb Szilvia*, *Nagy Béla*, *Kovács Imre*, *Horváth Ottó* és *Szűcs Gábor*. Az elfogadott törvény egyenlő feltételeket biztosít valamennyi piaci szereplőnek. A verseny kialakulását, a hatékonyság növelését szolgálja a megalakult MÁV Cargo ZRt. is.

Az új társaság menedzsmentje nevében *Kozák Tamás* elnök-vezérigazgató köszöntötte a MÁV Cargo vendégeit. *Kozák Tamás* hangsúlyozta, hogy az új társaság a *Kovács Imre* vezette áru fuvarozási igazgatóság elmúlt három évi sikereit, és üzletpolitikáját kívánja folytatni. Stratégiai fontosságúnak tekinti a szolgáltatások komplex logisztikai szolgáltatásokká való átalakítását, a szolgáltatási színvonal javítását, a versenyképesség növelését és a járműpark korszerűsítését is.

A színhelyhez, a Budavári Palotához méltó és jó hangulatú fogadáson megjelent a szakma több ismert és elismert személyisége is. Ott voltak a MÁV Cargo legfontosabb külföldi és hazai partnerei is.



Horváth Zsolt Csaba köszönti Kóka János minisztert



Kovács Imre átveszi kitüntetését Kóka János minisztertől



Kozák Tamás:

## Stratégiai feladatok, komplex szolgáltatások



**Kozák Tamás, a MÁV Cargo ZRt. elnök-vezérigazgatója terveikről és célkitűzéseikről beszélt.**

– A társaságunk megalakulását hosszú előkészítő munka előzte meg, hiszen a feladat nem volt kicsi: működőképesen kiválni a MÁV struktúrából úgy, hogy megőrizzük azokat az értékeket, melyeket a korábbi áru fuvarozási üzletág szakemberei kialakítottak, emellett olyanra formálni már a kezdetektől a folyamatokat és a szervezetet, ahol a változó piaci környezetben hatékonyan működünk, illetve megfeleljünk az Európai Unió által megfogalmazott irányelveknek.

Szerencsére az átalakítás szilárd alapokra épült. Az elmúlt 3 évben sikerült megállítani a piacot már egy ideje sújtó vasúti-szállítási volumen csökkenést. Ésszerűsítettük a döntési mechanizmust és átszerveztük az üzletág hi-

erarchiáját. Ésszerű mennyiségre csökkentettük a járműparkot, és ezen belül is a speciális, hosszabb távon is piacképes vagonokra koncentráltunk, valamelyest javult a járműpark összetétele.

Az elmúlt három évben jelentősen javult a hatékonyság. 2003-ról 2005-re, az 1 főre jutó árbevételünk 26,7%-kal, az 1 főre eső áru-tonnakilométer pedig 30,1%-kal növekedett. 2006-ra további növekedést tervezünk. A szakmai területet (is) nagy szakmai múlttal rendelkező tudású menedzserek vezetik.

Partnereinkkel gyümölcsöző mind több hosszú távú kapcsolatokat alakítottunk ki, leányvállalatainkkal szorosra fűztük az együttműködést. Mindez együttesen biztositókat jelent a sikerre.

Ma már elmondhatjuk, hogy a MÁV Cargo ZRt. készen áll arra, hogy európai szintű, a kor követelményeinek megfelelő, komplex szolgáltatási csomagokat kínáljon ügyfelei részére.

A hogyan tovább kérdés megválaszolásához újrafogalmaztuk jövőképeinket, üzletpolitikánkat. Ennek lényege az, hogy az áru fuvarozás a logisztikai értéklánc mentén kívánja továbbfejleszteni működési modelljét, ahol az ügyfél akvizíció, a fuvarszerzés, az ügyfélszolgálat, a pénzügyi szolgáltatások, a technológia a kapcsolódó szolgáltatások integráltak és egységet alkotnak.

E cél eléréséhez szükséges stratégiai fontosságú feladatok közül szeretnék kiemelni néhányat.

**1.** Szeretnénk szolgáltatásainkat komplex logisztikai szolgáltatásokká alakítani, amelyhez a MÁV Cargo Csoporttal keretrendszerében a feladat-racionalizálás már elindult.

**2.** Az ügyfélhez szorosan kapcsolódó szolgáltatásai színvonal javítása, növelése kulcsfontosságú, amelyhez a sikeresen bevezetett KAM rendszerhez tartozó ügyfélkör bővítése mellett az E-Freight szolgáltatások eddig ismert (e-kedvezmény, elektronikus belföldi fuvarlevél, SZIR-INFO, FUVARINFO) körének kibővítése a cél. Terveinkben szerepel az elektronikus CIM fuvarokmány, az elektronikus kocsimegrendelés szolgáltatások mielőbbi bevezetése, továbbá távolabbi célként fogalmaztuk meg a reklamációkezelés és elektronikus számla kezelés rendszerek megvalósítását.

**3.** Kiemelkedően fontos számunkra a partner kapcsolati rendszer egy magasabb szintre való fejlesztése. Ezalatt elsősorban az ágazati, illetve regionális stratégiai partnerségi kapcsolatot értem, amely keretében valóban megvalósíthatóak makroszinten is a komplexitás elemei illetve gyökeresen hozzájárul a versenyképesség javításához a régióban.

**4.** Továbbá tisztában vagyunk azzal, hogy járműparkunk korszerűsítése, modernizálása elengedhetetlen feltétele a hatékony gazdálkodásnak, amely kapcsán a felújítások szigorúan ütemezettek, illetve új vagonok beszerzése „is in the pipeline” – tehát folyamatban.

# MÁV Cargo-fogadás a Budavári Palotában



A helyszín



A vendégek



Kóka János miniszter és a MÁV vezetői



## *Kedvezményes előfizetési akció*

### **MAGYAR KÖZLEKEDÉS:**

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

### **NAVIGÁTOR:**

- exkluzív gazdasági magazin  
szállítmányozóknak,  
fuvarozóknak  
és logisztikai  
menedzsereknek

#### *Megrendelhető:*

**Magyar Közlekedési Kiadó Kft.**

1134 Budapest, Klapka u. 6.

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

Lapterjesztő:

*Slezák Gabriella*

## **M E G R E N D E L É S**

- |   |                    |
|---|--------------------|
| <input type="checkbox"/> Magyar Közlekedés              | 8 000 Ft + áfa/év  |
| <input type="checkbox"/> Navigátor                      | 4 000 Ft + áfa/év  |
| <input type="checkbox"/> Magyar Közlekedés és Navigátor | 12 000 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.

Megalakult a Magyar Logisztikai Klaszter

## Az üzleti világ hangja



Horváth Miklós

A „klaszter” angol kifejezés, jelentése: hálózat. A piaci és non-profit szektorban egyaránt jelentős, a XXI. században is érvényes elvet takar: a szereplők közötti ésszerű, kölcsönös előnyökön nyugvó együttműködés gondolatát. Az előttünk álló években a gazdasági verseny a fogyasztókért, az új megoldásokért folyamatosan fokozódik. A verseny során tőke- és tudás-koncentráció megy végbe, azaz a kellő védekezés elmaradása esetén a kicsik és azok a nagyok is, akik termékeiket, tudásukat nem újítják meg, lemaradnak, elvéreznek. Az efféle fórum azoknak szól, és nyújt információt, tudásokat – olykor gazdasági lehetőségeket –, akik felismerik, hogy másokkal együttműködve, hálózati kapcsolatot létesítve eredményesebbek lehetnek saját piacukon. A Magyar Logisztikai Klaszter (MLK) megalakulásáról, céljairól Horváth Miklós elnököt, a MASPED Tlog Közúti Transzport Logisztika Kft. ügyvezető igazgatóját kérdeztük.

– Az utóbbi hónapokban divatba jöttünk: a logisztika gyakran szerepel a kormányzati üzenetekben. Ennek a szakmánk egyfelől örül, másfelől aggódik miatta. Örülünk, mert az állami gazdaságpolitika segítheti a fejlődésünket, de aggódunk, mert megeshet, hogy a sok bába közt elvész a gyerek, vagyis ha az üzleti élet nem segíti ezt a gondolatot, akkor üres szólam maradhat. A logisztika tág fogalom: szerteágazó területeket ölel fel. Ezt mi, szakemberek jól tudjuk, értjük is a folyamatokat, de azon kell dolgozunk, hogy a kormányzati döntéshozók előtt is világosak legyenek az összefüggések. A január közepén létrehozott klaszterünk a jelentősebb hazai szállítványozó és logisztikai szolgáltató vállalatok összefogásával ezt a szükséges háttértámogatást biztosítja.

– Miben különbözik ez a tömörülés a már létező szakmai szervezetektől, társaságoktól?

– Nomen est omen, csak ami a világgazdaságban már ismert fogalom, azt mi még csak most tanuljuk, ezért nem kis diplomáciai feladatot ró ránk meghatározni és elfogadtatni magunkat a különböző egyesületek körében. Gazdag ország vagyunk, már ami az egy üggyel foglalkozó fórumokat illeti. Lehetnének mi is egy többlet, ami csak gyarapítja a sort – miként ezt gyakran érzékeltetik velünk –, ám mi mások vagyunk, és merem állítani, nem is összehasonlítható formában. Nem lehetünk versenytársak, hiszen sem érdekképviselettel, sem tanácsadói tevékenységgel nem foglalkozunk, nincs külön apparátusunk, amely kénytelen lenne politizálni és kompromisszumokba bocsátkozni. A klubunk egy tisztán üzleti alapú marketing- és lobbiszervezet, amely torzulás nélkül jelenít meg egy iparágat: szoros szövedékben (a világhálón „összedrótózva”) információt cserélünk egymással, és a közösen kialakított álláspontunkat a klaszter szócsövén keresztül továbbítjuk a kor-



mányzat felé, ahol azt értékes, közvetlen üzleti tapasztalatként fogadják.

– *Miért van szüksége ma, Magyarországon a logisztikusoknak egy ilyen klaszterre?*

– A tagjaink vállalkozásokként teszik a dolgukat, a megbízásokból élnek, és egyértelmű mutatókból gazdálkodnak: ha egy trend emelkedő színvonalú, akkor az növekedést jelent, ha hanyatló, akkor az csökkenést. Mi nem azon vitázunk, hogy hogyan rajzoljuk meg az ország infrastrukturális térképét, mert tudjuk, hogy logisztikai parkot nem magáért a raktár meglétéért, hanem oda kell építeni, ahol arra konkrét üzleti igény jelentkezik. A logisztikai szakma a szerződés-megkötési képességről, a megbízhatóságról és a pontos teljesítésről szól, az ingatlanfejlesztők utána ügyis felhúzzák pár hónap alatt a szerződésekhez szükséges, több tízezer négyzetméteres csarnokokat. E klaszter formában tehát elsősorban a piac irányában tudunk korszerűen megnyilvánulni. Az csak egy hungarikum, hogy a gazdaságpolitikát is formálni szeretnénk a javunkra; a világpiac felé egységesen fellépni sokkal súlyosabb kihívás. Az MLK ennek alapján az iparágnak csak a regionális lehetőségeivel kíván foglalkozni, belföldi ügyekkel – tehát olyan árufolyamatokkal, amelyek végpontja csak a hazai fogyasztó – egyáltalán nem. Magyarország logisztikai jelentősége azoktól az üzletektől nő, amelyek innen indulnak ki vagy tranzitforgalmat bonyolítanak hazánkon keresztül. A multinacionális cégeket sem érdekli egyedül egy kis ország: ők régiókban gondolkodnak. Ha erre a magyar logisztikai szakma nem tud válaszolni, elbukunk mindenestül.

– *Mit lehet tenni, hogy ezt elkerüljék?*

– Az MLK hirdeti a magyar vállalatok szakmai képességét, hogy meg tudjuk oldani a térségre vonatkozó logisztikai feladatokat – de nem feltétlenül nálunk alakítva ki annak központját. Természetesen számításba lehet venni a létező árufolyamatokat, például az országon áthaladó, észak-déli áruszállítási vonalat, amelyre nyugodtan lehet alapozni. Ezzel együtt figyelniünk kell a feltörekvőben lévő cseh, szlovák és dél-lengyelországi autóipart is, amelynek ellátási láncából mi esetleg teljesen kiszorulhatunk. Véleményünk szerint a magyar logisztika stratégiája akkor lehet sikeres, ha a hazai vállalatok saját térségi hálózatukat építve kitelepednek az országból, például a fent említett, tőlünk északra fekvő ipari központokba és a fejlődő Törökországba, ahol létrehozzák saját bázisaikat.

– *Számítanak ebben állami szerepvállalásra is?*

– Ha csak a kikötői hozzáférés megszerzésére gondolunk, rögtön látszik, hogy ezt a kérdést is ország szinten érdemes kezelni. Gazdálkodhatunk azzal az adottsággal, hogy nincs kikötőnk, de amikor szerte Európában reneszánszukat élik ezek a létesítmények – még a legkisebb olasz kikötő is a világhálón hirdeti magát –, akkor közösen kell elgondolkodnunk, hogy hogyan tudunk jelentős szerephez jutni például a távol-keleti import kelet-európai disztribúciójában. A gazdasági diplomáciának ötleteket tudunk adni, hogy mi segítheti a szakma fejlődését. Ha egyetértésben kialakul az ország logisztikája stratégiája, akkor a kormányzat feladata lesz ezt az országmarketingben megjeleníteni.

– *Hogyan viszonyul a társaság a különféle közlekedési módok összekapcsolásához?*

– Számunkra, üzletembereknek megint csak az fontos elsődlegesen, hogy maga a piac mit preferál és diktál a szolgáltatóknak. Ha az autópályadíjak tovább emelkednek, és javul a vasúti áruszállítás minősége, akkor magától is átalakul a szállítmányozás közlekedési szerkezete. Ugyanakkor nem hagyhatjuk figyelmen kívül az uniós törekvéseket (üzeneteket és megfogalmazott irányelveket), amelyek környezetvédelmi és biztonsági szempontokból módosítani igyekeznek a piaci folyamatokat, és a közúti közlekedés túlsúlyát a vasút szorgalmazásával tompítanák. Fontos megjegyezni, hogy az MLK az intermodalitásról sem csak beszélni kíván, hanem ténylegesen felmérni és kidolgozni az e téren adódó lehetőségeket. Az alapító tagjaink minden ágat képviselnek: nálunk egy asztalnál ülnek a közutasok, vasutasok, légiék, hajózási társaságok. Megvizsgálhatjuk, van-e lehetőség az együttműködésre, és ha kiderül, hogy van, akkor elemi érdekünk azt kiaknázni. Úgy vélem, hogy ha ebben egy csekély sikert is el tudunk érni, Brüsszel figyelme máris rányulhat.

– *A logisztika két fontos alappillére az informatika és a szakemberképzés. Ezekben a területeken is vannak elképzeléseik?*

– Nyomkövető GPS, EDI adatformátum, RFID termékazonosító rendszer – ezek ma már mind szerves részei a logisztikai munkának. A kis- és középvállalatok talán még működhetnek korszerű számítástechnikai infrastruktúra nélkül, de a nagyok már egyáltalán nem. Szoftvernagyhatalomnak nevezzük magunkat, miközben logisztikai szoftvermegoldásokkal (külföldiek honosításával és saját fejlesztéssel is) alig foglalkoznak az informatikusaink. Ha kormányzati közreműködéssel ebben is szemléletet tudnánk váltani, az nagy lökést adna a szakma fejlődésének. Hasonlóképpen hiánycikk Európában, különösen a mi térségünkben a logisztikai szakember, ezért úgy gondoljuk, időszerű áttekinteni és szükség esetén korszerűsíteni a hazai képzéseket. Ennek kapcsán az MLK azt javasolja a kormányzatnak, hogy – a múltbéli SZÁMALK mintájára – állami forrásból, magyarországi székhellyel hozzon létre egy többnyelvű, regionális logisztikai oktatóközpontot. Ezek az álmok mindannyiunk versenyképességét növelnék.

– *Zártkörű a fórumuk, vagy további partnereket is készen fogadni?*

– A klaszterünket tizenegy, több milliárdos árbevételrel felmutató nagyvállalat alapította, elsősorban logisztikai szolgáltatók (Masped Rt., GYSEV Rt., MÁV Cargo ZRt.), de ügyfelek is, például a Mol Rt., mivel a regionális jelentőségű üzletekben – vállalati méretüknél fogva – ők vesznek részt, az ő szempontjaiknak kell érvényesülni, és ők szűrik le a tapasztalatokat. Az MLK most bővíti sorait, és további érdeklődőket, akár megbízókat is (Richter Rt., Zwack Rt., BorsodChem Rt.) hív meg asztalához. Azt sem zárom ki, hogy a későbbiekben a hazánkban tevékenykedő külföldi logisztikai cégek is részt vesznek az együttműködésekben.

Varga Violetta

TANSPED – Közúti Közlekedési Akadémia

# Újabb szakmai együttműködés

**Napjaink közbeszéd kérdéseinek egyike a szakképzés. A középvezető igényeitől a topmenedzser intézkedéséig, a politikus előterjesztésétől a kormányprogramig, az utca emberétől a médiáig, a szülő keresésétől a szaktárca kínálatáig – azaz bárhol – találkozhatunk e témával. Érthető tehát, hogy a szakképzés területén egy jó kezdeményezésnek hírértéke van, ha a szakma igényeit szélesebb palettán és jobb minőségben kívánja kielégíteni. Ilyen jellegű a TANSPED és a Közúti Közlekedési Akadémia közötti szakképzési együttműködés is.**

A TANSPED évek óta igyekszik a speditorképzés igényeit – lehetőleg a Magyar Szállítmányozók és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének elvárásainak megfelelően – teljesíteni, a Közúti Közlekedési Akadémia a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete tagjai képzési kéréseinek igyekszik eleget tenni, természetesen a nem tag jelentkezőkkel együtt. Két egymást kiegészítő tevékenység – két vezető szakmai érdekképviselet – két elismert oktatási intézmény: mindezek olyan párosítások, melyek erősítik a versenyképességet.

Az együttműködési megállapodásról **Vitéz Gáborral**, a TANSPED iskolaigazgatójával beszélgettünk.

– Nyilvánvalóan, a két tevékenység közötti közelség, valamint intézményeink ismertsége és elismertsége logikus és viszonylag akadálymentessé tette az együttműködési megállapodás előkészítését, tervezését. Az elképzelés egyszerű: a szállítmányozás-logisztika és a közúti fuvarozás egymást kiegészítik, és mindinkább szorosabb együttműködésre szorulnak, ezért a képzésben is célszerű teljesíteni a kooperációs elvárásokat. Az együttműködés lehetővé teszi a TANSPED számára, hogy a szállítmányozás-logisztika területén működő cégeknek olyan közúti fuvarozáshoz kapcsolódó képzéseket is kínáljon, melyeket korábban teljesíteni nem tudott, de most már a szakma elismert előadójának részvételével válik lehetővé.

A szállítmányozás-logisztikához kapcsolódó képzések mellett, a közös kínálat most már kiterjed a veszélyes áruk és az undort keltő anyagok, a mezőgazdasági vegyszerek és üzemanyagok szállítására képesítő szaktanfolyamokra, az ADR ügyintézői képzésre, valamint a közúti közlekedési szolgáltatói képzésekre is (fuvarozó-autómentő, nemzetközi gépkocsivezető). Az együttműködésnek része a közös szakkonferencia és szeminárium szervezése is.

**Erdei Péter**, a Közúti Közlekedési Akadémia ügyvezető igazgatója is kifejtette az együttműködéssel kapcsolatos véleményét.

– A mai felgyorsult világban nincs ideje a megbízónak minden, a cége számára fontosnak ítélt képzési formára a legjobb, legmegfelelőbb és legprofitosabb csapatot megkeresni. Szolgáltatóként a magas szintű oktatások elérésében szinte lehetetlen minden, a fuvarozó szállítmányozó részére fontos tanfolyami formát magas szintű, és tényleg jó színvonalúvá fejleszteni. A megbízói igények és a saját magunkkal szemben támasztott magas színvonalú oktatás elvárása egyértelműen a megfelelő partnerek kiválasztása és az együttműködés megvalósítása felé viszi az oktató vállalkozások fejlődésének útját. A megfelelő partnerek kiválasztása sem könnyű feladat. A TANSPED szakmai múltja, oktatási színvonala, és a piacon tapasztalt megbízói feedback alapján történt az együttműködés megalapozása a két intézmény között. Úgy gondolom, ha mindkét társaság továbbra is első rendű célként a minőséget, a kézzel fogható tudást tartja szem előtt saját oktatási formáinak fejlesztésekor, illetve közös képzési területek kidolgozásakor, akkor a siker záloga is adott.

A sikeré, amely siker mindig három partner sikere. Siker annak, aki használható tudást szerez bármely oktató vállalkozásnál és siker az oktató vállalkozásoknak is, hiszen a legjobb reklám mindig az elégedett hallgató.

A magam részéről együttműködésünkben a TANSPED-del komoly és további – a fuvarozók szállítmányozók elvárásai szerinti – potenciált látok a nem szakhatósági típusú tanfolyamok szervezésében, valamint a szemináriumok konferenciák közös szervezésében lebonyolításában, ahol rövid idő alatt hasznos és gyakorlatias információkat szerezhet a résztvevő a szakma jeles képviselőitől, a szakhatóságoktól, vagy cégeink felkészült előadóitól.

A közös projektekről **Vitéz Gábor** tájékoztatót.

– Korábban a Felnőttképzési Akkreditációs Tanács a „Szállítmányozói és vámügynöki szolgáltatók felkészítése az EU jogszabályok és gyakorlat átvételére” című 48 órás képzési programot akkreditálta. A kidolgozásban kezdeményező szerepe volt a Magyar Szállítmányozók és Logisztika Szolgáltatók Szövetségének; a képzés a Konföderatív Tanács (MVSZ, MSZSZ, VVMSZ) oktatási igényeinek megfelelően készült eredetileg, a GKM Széchenyi Vállalkozásfejlesztési Program keretében meghirdetett program támogatására, a csatlakozáshoz kapcsolódóan. A képzést széleskörű szakmai közreműködéssel aktualizáltuk, hogy a szállítmányozásban dolgozó szakemberek szakszerűen alkalmazni tudják az EU gyakorlatot, illetve azokat a változásokat, amelyek folyamatosan bekövetkeznek.

A képzés több modult tartalmaz, ezeket részben a TANSPED elismert előadói oktatják (Szállítási feltételek változásai és statisztikai adatszolgáltatás az EU kereskedelmi forgalmában, Logisztikai szolgáltató központok az EU-ban, A szállítmányozási szerződések változásai, illetve Az EU jogszabályokra vonatkozó oktatás angol ill. német nyelvű speciális kifejezésekből), részben a Közúti Közlekedési Akadémia vállalta az előadásokat (Európai közlekedési politika 2010-ig, illetve Az ADR változásai).

**Erdei Péter** véleménye szerint:

– 2006-ban talán már elcsépelet mondatnak tűnik Magyarország EU csatlakozását emlegetni. Felgyorsult törvénykezésünk útvesztőjében nem könnyű eligazodni, rendkívül sok az új szabályzat, előírás. Nem lett egyszerűbb a helyzete a szakmának. Ha a vállalkozók meg szeretnék felelni minden szabálynak, miközben a fuvardíjak csökkennek, határozottan a team-munkára van szükség. Az elvárásokat a vállalkozások csak megfelelően felkészülten tudják vállalni, hiszen az okozott kár kihatással van a cég további megbízásaira is. Kell egy szakértő menedzserment és kellene képzőszervek, akik kialakítják a megfelelő szaktudást, majd folyamatos együttműködésben felülgélik, és szinten tartják azt.



Dorogi András egyedül vezeti tovább az Agentspedet

## Winkler Péter nyugdíjba vonult

**Gondolom nem csak én nem hittem el a hírt, amit Dorogi András e-mailben világárá kürtölt, hogy Winkler Péter valóban nem dolgozik tovább. Pedig most már tanúsíthatom, hogy igaz, amit az évtizedes (fegyver)társ állít, ugyanis Péter már csak összecsomagolni, és az ügyeket átadni jár be az Agentspedhez.**

A mögöttünk hagyott évtizedben nem volt olyan szakmai rendezvény, ahol ne lettek volna jelen. A jelentősebb eseményeken általában együtt vett részt a Dorogi–Winkler páros. No, ennek 2006. február 1-től vége. Pedig még nyaralni is minden évben közösen ment a két család, sőt még az orvosuk és a betegségeik is azonos, mondja nem titkolt keserőséggel András.

Péter Péter komolyan gondolja, hogy kiszáll az Agenstped vezetéséből, és 60 évesen bebocsátást kér a nyugdíjasok széles táborába. Persze minden szálát nem vág el, mondja gyorsan, hiszen marad a cég 50 százalékos társtulajdonosa, tehát neki is érdeke, hogy tovább működjön, sőt amennyire csak lehet, sikeres legyen az Agentsped. De az utóbbi évek kilátástalannak tűnő harca, főleg az uniós csatlakozás után bekövetkezett kedvezőtlen piaci változások miatt fel kellett tennie a kérdést: Megéri-e az egészségét kockára tenni? A választ a családja rá bízta, és ő meghozta a – nehéz – döntést.

A szállítmányozással 42 évvel ezelőtt került kapcsolatba Winkler Péter, mint mondja, tulajdonképpen úgy, hogy nem vették fel érettségi után a külker főiskolára. Nincs ebben semmi ellentmondás, ugyanis a sikertelen felvételi után el kellett menni dolgozni – akkor még ez kötelező volt –, és a Filatélia bélyegkereskedelemmel foglalkozó külker céghez került 4 hónapra. Mivel „létszám feletti” volt, tovább kellett állnia és egy rokonai segítségnek köszönhetően 1965 végéig a Főspednél anyagkönyvelői állást kapott. Itt került kapcsolatba a Technoimpex-szel.

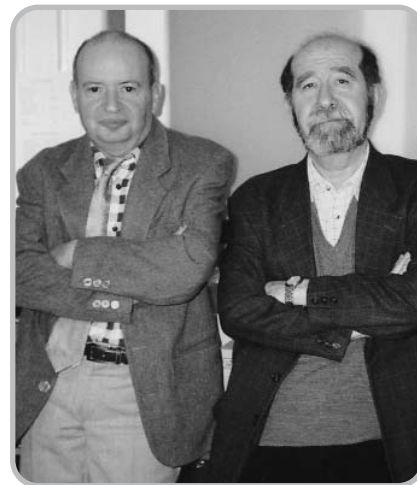
A mai napig nem tudja hogyan és miért, állítja Péter, de egyszer csak azt közölte vele a főnöke, hogy érdeklődik utána a Technoimpex szállítmányozási osztályának második embere, és azt szeretné, ha felkeresné őt a Dorotya utcai irodájában. Amikor pedig a 20 éves ifjú titán eléget tett a kérdésnek, megkérdezte tőle, hogy lenne-e kedve itt, a szállítmányozási osztályon dolgozni? Olyannyira volt kedve, hogy egészen 1992-ig, ott is maradt. Az 1000 fős cég képviselőjeként, Ausztrália és Japán kivételével a világot szinte minden táját bejárta Winkler

Péter. Ez igazi spedítőr iskola volt, emlékszik vissza a 70-es, 80-as évekre.

Amikor pedig 1988-ban a Technoimpex a szállítmányozási tevékenysége lebonyolítására Pozsgai Gyula vezetésével megalapította a Technospedet, a kft szállítmányozási igazgatója Winkler Péter lett, a vámgazgató pedig Dorogi Andrásnak hívták. Két évvel korábban Péter hívására, Wollner János (ma Raaberlog) javaslatára került a céghez András, ugyanis egy ambiciózus fiatalembert kerestek a gondokkal küzdő vámterület rendbetételére. Az ismeretség és barátság persze korábban kezdődött. Egy külker sportnapon találkoztak először, ott tűnt fel először Doroginak egy hölgykorszorúban „igét hirdető” férfi. Kiderült, hogy a „prédikátor” Winklerrel jól megértik egymást és ez így maradt a következő évtizedekben is.

A rendszerváltáskor Péter azt javasolta, mi lenne, ha a szakmai tudásukat önállóan is megméretnék. Az ötletet támogatta az osztrák Agentco cég tulajdonosa – az Agentsped nevet is innen választották –, akivel jó kapcsolatban voltak, és éppen Nagy Imre néhai miniszterelnök újrateremtésének napján találkoztak vele Budapesten. Az akkori viszonyok miatt majd másfél évig tartott, amíg a szállítmányozási tevékenységhez szükséges engedélyeket megszerezték (amit a piac liberalizálása után rögtön sutba is vághattak)! 1990-ben mindenről tájékoztatták a Technosped vezetését, és természetesen közölték, hogy nem kívánják üzletet elvinni a cégtől.

Érdekes, hogy két évig nem zavarta a tulajdonost a Dorogi–Winkler páros kettős tevékenysége, viszont 1992. májusában hirtelen válaszütt elé állították őket: kaptak 8 napot annak eldöntésére, hogy vagy beolvastják cégüket a Technospedbe, vagy elválnak útjaik. Ők az utóbbit választották. És tulajdonképpen a mai napig nem bánták meg ezt, mert bár kis cég maradt az Agenstped, olyan üzletfeleik voltak az elmúlt 15 évben, mint az MB-Autó, az Agip, az Omker, a Mogürt, az Eduscho, a Chibo, a Biogal, a Teva, a Humantrade. Azután a Julius Meinel összes üzletének és a Nagybani piac felújításának, a MÁV Kórház melletti Nemzetközi Egészségügyi Központ



beruházásainak is részesei voltak. A Suzuki pótkatrész raktára Budaörsön szintén az Agentspedé volt és itt helyben intézték a vámkezelést. Az Orion vámkezelését és közvámraktárának működtetését pedig a mai napig ők végzik.

A csúcsideben 19 alkalmazottja volt a cégnek, ma 8-an vannak, ebből 2 nyugdíjas. Ugyanis jött az uniós csatlakozás, aminek hátrányaira mind Péter, mind András állítja, hogy nem készítették fel a kis és közepes cégeket. Így egyik napról a másikra a bevételük 60 százalékat vesztették el a vám kiesése miatt. Jól mutatja ezt, hogy amíg 2003-ban 115 millió volt az Agentsped árbevétele, az idei évre 24 milliót terveznek. A nehézségek ellenére nem küldtek el senkit a kollégák közül, viszont valamilyen kiutat próbáltak találni és ez lett volna a cég eladása. A tavalyi évet arra szánták, mondja Péter, hogy szakmai befektetőt találjanak, de csak komolytalan, ügyeskedők jelentkeztek, ezért az év végén Winkler Péter döntött: részéről elég volt. Még akkor is, ha ez anyagi kiesést jelent a családjának. Viszont talán egy kicsit segít is ezzel a cég pénzügyi gondjain.

Persze nem áll le teljesen, teszi gyorsan hozzá. A Kopint Datorg iskolájában 1997-óta tanít szállítmányozást, a heti 6 órára mindig komolyan felkészült, de legalább mostantól nem kell ezt hétvégen és éjszakánként beszorítania a cég ügyei mellé. A BKIK felkérésére – logisztikai vizsgákon – vizsgabizottsági tag évek óta, ez is marad továbbra. Az 59 éves Dorogi András pedig szép lassan átveszi az Agentsped vámon kívüli ügyeit is, mert bár nehéz elfogadnia barátja döntését, az életnek menni kell tovább, mondja beletörődve.

F. Takács István

40 milliárd euró a beruházási keret

## A német koalíció az élénkítés híve

**A közlekedési, szállítmányozási és logisztikai szakmai szervezetek általában elégedetten fogadják a német koalíciós kormány első néhány hónapos tevékenységét. A CDU/CSU és az SPD koalíciós szerződésében leszögezték, hogy a következő négy esztendőben 4,3 milliárd euróval többet költenek a közlekedési ágazat beruházásaira. Össességében pedig majdnem 40 milliárd eurót irányoztak elő ilyen beruházásokra a 2006 és 2009 közötti kormányzati ciklusban.**

A Német Szállítmányozási és Logisztikai Szövetség (DSL) pozitívan értékelte, hogy a kormány kiemelt jelentőséget tulajdonít a németországi logisztikai központok kiépítésének, mivel annak jó hatása van a gazdaság fejlődésére is. Az Áruszállítási, Logisztikai és Ellátási Szövetség (BGL) szintén üdvözölte a kormány szándékait, hozzátéve, hogy a magántőke bevonására nagy szükség lesz, mivel az államkassza üres. Helyes, hogy a mostani kormány követi elődjét példáját az autópályadíjjal kapcsolatban. A Német Vasúti Vállalatok Szövetsége ugyanakkor kevéssé találja, amit az új kormány a vasúti közlekedésre szán. Fontos lenne, hogy folytatódjék a vasút reformja, kérdéses azonban, hogy az államnak van-e elegendő pénze az egyébként jól hangzó ígéretek betartására. A Német Hajózók és Kikötők Szövetsége jó irányba tett lépésnek tartja a kormány velük kapcsolatos tevékenységét. Megjegyzik, hogy Németország a világ egyik legnagyobb és legsikeresebb hajózási célpontja, amit a kedvező politikai és jogi keretek is lehetővé tesznek. A koalíció ezt akarja tovább erősíteni, fejleszteni. A Német Autóipari Szövetség (VDA) ezzel szemben elégedetlen, mert szerintük a tervbe vett intézkedések nem javítják a német logisztikai helyszínek versenyképességét. Az autóipar aligha fog növekedésnek indulni a következő időszakban. Pozitívan értékelik ugyanakkor, hogy a kormány határozottan elutasítja a személygépkocsik autópályadíját.

A két legnagyobb német párt koalíciós szerződésében a közlekedési ágazat fejlesztésére vonatkozóan a következő fontosabb tervek szerepelnek. Az érintett szakmai szervezetek, gazdasági

szakemberek bevonásával tervet dolgoznak ki a logisztikai központok hatékonyságának növelése érdekében. Növelni akarják a szállított áruk mennyiségét, s törekednek a közlekedési útvonalak jobb kihasználására.

Jelentősen növelik a közlekedési beruházásokat, aminek keretében több új utat készítenek el, s folyamatosan felújítják a régieket. A vasúttal kapcsolatban folytatják a reformot, hogy javítsák a versenyképességet, s növeljék a vasúti áruszállítás mennyiségét. Fontos szempont a vasút biztonságának további javítása és magas szinten tartása. Új vasútvonalakat építenek meg, s korszerűsítik a hálózatot. Az infrastruktúra fejlesztésének finanszírozását nemcsak állami forrásokból oldják meg, hanem az úgynevezett PPP (Public-Private-Partnership) lehetőségeinek kiaknázására is törekednek.

A kormány támogatja a légi közlekedési ágazat szándékát, hogy Németországban természetessé, s mindenki számára elérhetővé váljon a légi úton történő személy- és áruszállítás. Folytatják a 2000-ben kidolgozott repülőter koncepció megvalósítását, amelynek keretében erőteljesen fejlesztik a repülőtereket. A beruházások finanszírozását a szövetség, a tartományok, illetve a légitársaságok közösen vállalják. A közúti közlekedés terén a tisztességes verseny megtartása, illetve kialakítása a cél. Ha kell, az Európai Bizottság törekvéseivel szemben is következetesen érvényesíteni kívánják az autópályadíj-visszatérítési eljárás engedélyezését. Erre minden lehetséges jogi eszközt felhasználnak. Amennyiben ez nem vezetne eredményre, kompromisszumot kell kötni.

A kormány meg akarja könnyíteni és

gyorsítani az infrastrukturális beruházásokat. Törvénytervezetet nyújtanak be a parlamentnek, hogy szövetségi szinten egységes, egyszerűbb és gyorsabb legyen az infrastrukturális beruházások folyamata. Haladéktalanul törvényt dolgoznak ki az országos vízi úthálózat kiépítésére is. A prioritások közé tartozik, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatot létrehozzák, amely az egységesebbé váló Európa lényeges része.

A kormány eltökélt abban, hogy az Európai Unióban a versenyképességi feltételek javítása érdekében átfogó harmonizációt fogadjanak el, s az egész kontinensen tovább folytatódjék a közlekedési ágazat piacainak megnyitása. Ennek részeként harmonizálni kell az egyes országok közötti feladatmegosztást, egységes szabályozásra van szükség, s nem szabad engedni, hogy kiskapuk, kivételek legyenek.

Folytatják a vasúti reformot, amelynek keretében a kormány biztosítja a vasúti hálózathoz való diszkriminációmentes hozzáférést a vetélytársak számára. A Deutsche Bahn tőzsdére vitele azután következhet, hogy a parlament elé terjesztik, s elfogadják a vasútról szóló szakmai jelentést.

A kormány tovább akarja erősíteni Németország tengeri szerepét. Ennek érdekében ezen a téren is szükséges az európai harmonizáció, az egyenlő esélyek megteremtése. Fejlesztik a tengeri és szárazföldi kapcsolatokat, bővítik a kikötőket, s jobb együttműködést alakítanak ki a kikötőhelyek között. A koalíció számára elsőrangú feladat a belvízi hajózás elősegítése, a versenyképesség és a biztonságos vízi szállítás elérése. Növelni akarják a folyókon való áruszállítás mennyiségét, s bővíteni a folyami szállítás lehetőségeit.

A környezet és az ember védelme szintén a prioritások közé tartozik. A több káros anyagot kibocsátó nehéz tehergépjárművek autópályadíját emelni fogják, míg a kisebb szennyeződéssel közlekedő gépjárműveket csökkentik. Adózási kedvezményekkel támogatják a bio-üzemanyaggal való közlekedést.

(DVZ)



Robert Brugger az új igazgató

# Magyarország a Panalpina hálózatában



Robert Brugger

**A világ egyik legismertebb szállítványozó és logisztikai vállalata a Panalpina, amely Magyarországon is képviselteti magát. A bázeli székhelyű cég a világ hat kontinensén nyolcvan országban van jelen, s további hatvan olyan ország van, ahol ügynöki partneri kapcsolatot létesített. A vállalat mintegy 13 ezer alkalmazottat foglalkoztat.**

Robert Brugger, a Panalpina Magyarország Kft. vezetője 2005 októberétől dolgozik Magyarországon, s jelentős feladatok megoldását tűzte ki célul. Robert Brugger Ausztriában, Bécsben és az Egyesült Államokban tanult közgazdaságtant, majd Bonnban dolgozott. Később egy cég tanácsadója lett, amelynek keretében stratégiai kérdésekkel foglalkozott. Főleg olyan vállalatoknak adott tanácsot, amelyeknek a szakterülete a szállítványozás, illetve a logisztika voltak. Immár több mint öt esztendeje a Panalpina alkalmazottja. Feladata közé tartozott a vállalat stratégiai kérdéseinek megoldása helyi szinten, később ez konkrétan a kelet-európai régióra vonatkozott. Robert Brugger tehát jól ismeri a környéket, s azon belül a magyar viszonyokat is. Szándékában állt, hogy külföldön dolgozzon, s ez most teljesült.

A Panalpina a nemzetközi integrált tengeri és légi szállítványozásra fókuszál, s ennek megfelelően az egész világra kiterjedő hálózatot épített ki. Olyan jelentős iparágak kiszolgálása tartozik tevékenységi körébe, mint például az olaj, gáz továbbítása, az elektronikai és informatikai berendezések, a személygépjárművek, az egészségügyi és gyógyszeripari eszközök és termékek, a ruhaipar szállítványozási és logisztikai feladatainak megoldása. 2004-ben a nettó forgalma több mint 6,12 milliárd svájci frank volt, a tiszta nyereség pedig meghaladta a 111 millió frankot. A cég a légi szállítványozás terén a világon a harmadik, a tengeri szállítványozás terén pedig a negyedik helyet foglalja el. Célja, hogy megőrizze vezető szerepét a légi és tengeri szállítványozásban. Emellett arra törekszik, hogy az integrált megoldások szolgáltatójaként a legjobb legyen. Ennek megfelelően olyan válogatott partnerekkel működik együtt, amelyek megfelelnek a magas minőségi követelményeket. Ügyfelei közé olyan ismert vállalatok tartoznak, mint egyebek között az

Adidas, az Alcatel, a BMW, az Ericsson, a General Motors, a Hyundai, a Philips, a Porsche, a Siemens, a Motorola, a Nokia, a Shell.

A vállalat a világ négy nagy tájegységén építette ki hálózatát. Az európai, közel-keleti és afrikai régióban 7200 alkalmazottat foglalkoztatnak. Az észak-amerikaiában 2000, a dél-amerikaiában szintén 2000, s az ázsiai területen 2100 munkatárs tevékenykedik. A négy nagy területet további kisebbekre osztották, s a magyarországi régiót Bécsből irányítják. Ide tartozik még Prága is. A Panalpina négy éve van jelen Magyarországon, s komoly sikereket ért már el. Budapest, illetve az ország szerepe egyre inkább felértékelődik, különösen azután, hogy az ország az Európai Unió tagállama lett. A tapasztalat is azt mutatja, hogy a nyugati cégek sorra egyre inkább keletebbre telepednek le, s a szállítványozással és logisztikával foglalkozó vállalatok szintén ebben a régióban fejtik ki mind erőteljesebben tevékenységüket az utóbbi időkben. Magyarországról szolgálják ki Romániát és Bulgáriát is. A fő feladat most az, hogy a helyi, régiós piacot erősítsék, fejlesszék, s a tengeri hajózás szerepét növeljék. Ebben kitüntetett helye van a szlovéniai kikötőnek, Kopernak, amely Magyarország számára az egyik legfontosabb tengeri kikötő. A Panalpina tervei között is az szerepel, hogy ne Hamburg, hanem Koper jelentőségét növeljék. Hamburg ugyanis messze van, Koper pedig nemcsak közelsége miatt fontos, hanem azért is, mert régóta jó kapcsolatok vannak vele. A közlekedési kapcsolat jó, sőt, egyre jobb Koperral mind vasúton, mind közúton. Ráadásul irányvonalakat is közlekedtetnek Koper és Budapest között.

A Panalpina filozófiájához tartozik, hogy a közúti és vasúti szállítással csak akkor foglalkozik, ha ez kapcsolódik a tengeri és a légi szállításhoz. A légi és tengeri szállítás eleve jelentős. Saját ingatlanokkal nem rendelkezik, hanem bérli őket.

Robert Brugger úgy látja, hogy a régióban Magyarország mellett számos előny szól. Így például az, hogy jó az infrastruktúra, ami ráadásul folyamatosan javul, hiszen épülnek az autópályák. Jól működő repülőtérrel rendelkezik, ami további fejlesztés előtt áll. A vasúti szállítást is korszerűsítik. A magyar szakemberek magasan képzettek, megbízhatóak. Az országban jogi biztonság uralkodik, ami lényeges tényező egy nyugati befektető szempontjából. Előny az is, hogy Magyarország az Európai Unió tagja, s ennek megfelelően az EU irányelvei, jogi elvárásai itt is érvényesek. A térségben vetélytárs lehet Románia, amely valószínűleg hamarosan csatlakozik az Európai Unióhoz. Románia mellett szól, hogy a befektető szempontjából kedvezőek az adózási kötelezettségek, s alacsonyak a bérköltségek. Románia azonban sok szempontból még nem olyan fejlett, mint Magyarország. A Panalpina a környező országok közül jelen van Ukrajnában is, amely mellett az szól, hogy olcsó a munkaerő, s jók az adózási viszonyok. Bizonyos hátrányt jelent a jogi bizonytalanság, amely megfontolásra készteti a nyugati beruházót.

Robert Brugger szerint Magyarországra egyre több nyugati cég érkezik a közeljövőben. Hosszabb távon az a valószínű, hogy ezek a cégek mind keletebbre telepednek a kedvezőbb adózás és bérköltségek miatt. Robert Brugger személyes célja, hogy erősítse a Panalpina magyarországi jelenlétét, illetve növelje tevékenységét az egész térségben.

Csarnai Attila

Vezérigazgató helyett végrehajtó bizottság

## Új vezetés a Thiel élen

**Meglepő fordulatot vett az az elképzelés, hogy a Thiel Logistik AG új vezérigazgatót találjon a cég élére. Ugyanis a jövőben a konszernt az igazgatóság helyett egy végrehajtó bizottság fogja irányítani.**

Berndt-Michael Winter, a vállalat intézőbizottságának vezetője azzal magyarázta a döntést, hogy a cégnek meg kell találnia azt a struktúrát, amely a leghatékonyabban képes megfelelni a logisztikai szolgáltatások iránt megnyilvánuló növekvő igényeknek. El kell dönteni, hogy melyek azok a területek, amelyeket centralizáltan, s melyek azok, amelyeket decentralizáltan érdemes működtetni a jövőben. Az intézőbizottság ezt a feladatot nem bízhatja egy olyan vezérigazgatóra, akinek nincs részletes áttekintése a cégen belüli folyamatokról. Eppen ezért egy új vezetési struktúra kialakítását részesítik előnyben. A jövőben a vállalat gazdasági ügyeit egy végrehajtó bizottság irányítja majd. A végrehajtó bizottság elnöke Berndt-Michael Winter lesz, tagjai pedig dr. Antonius Wagner (pénzügyek), Stefan Delacher (ágazati ügyek) és Klaus Hrazdira (a Quehenberger vezérigazgatója).

Az új vezérigazgató személyének keresése közben számos ismert üzletemberrel tárgyaltak, de a cég vezetésének megoszlott a véleménye abban, hogy ki lehet a legalkalmasabb egy markáns stratégia kialakítására. A jelöltek között szóba került Bernd Malmström, a Stinnes egykori vezetője, Klaus Josef Heinz (trans-o-flex) és Hans-Jörg Hager (Schenker) neve. A végrehajtó bizottság egyértelmű célja, hogy a Thiel középtávon legalább 3 százalékos nyereséget érjen el.

(DVZ)



Berndt-Michael Winter



Dr. Antonius Wagner



Stefan Delacher



Klaus Hrazdira

### LANDO-csoport

#### LANDO Hungaria Szállítványozási Korlátolt Felelősségű Társaság

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

Tel: 36 (1) 231-0956

Fax: 36 (1) 231-0957

e-mail: info@lando.hu

www.lando.hu

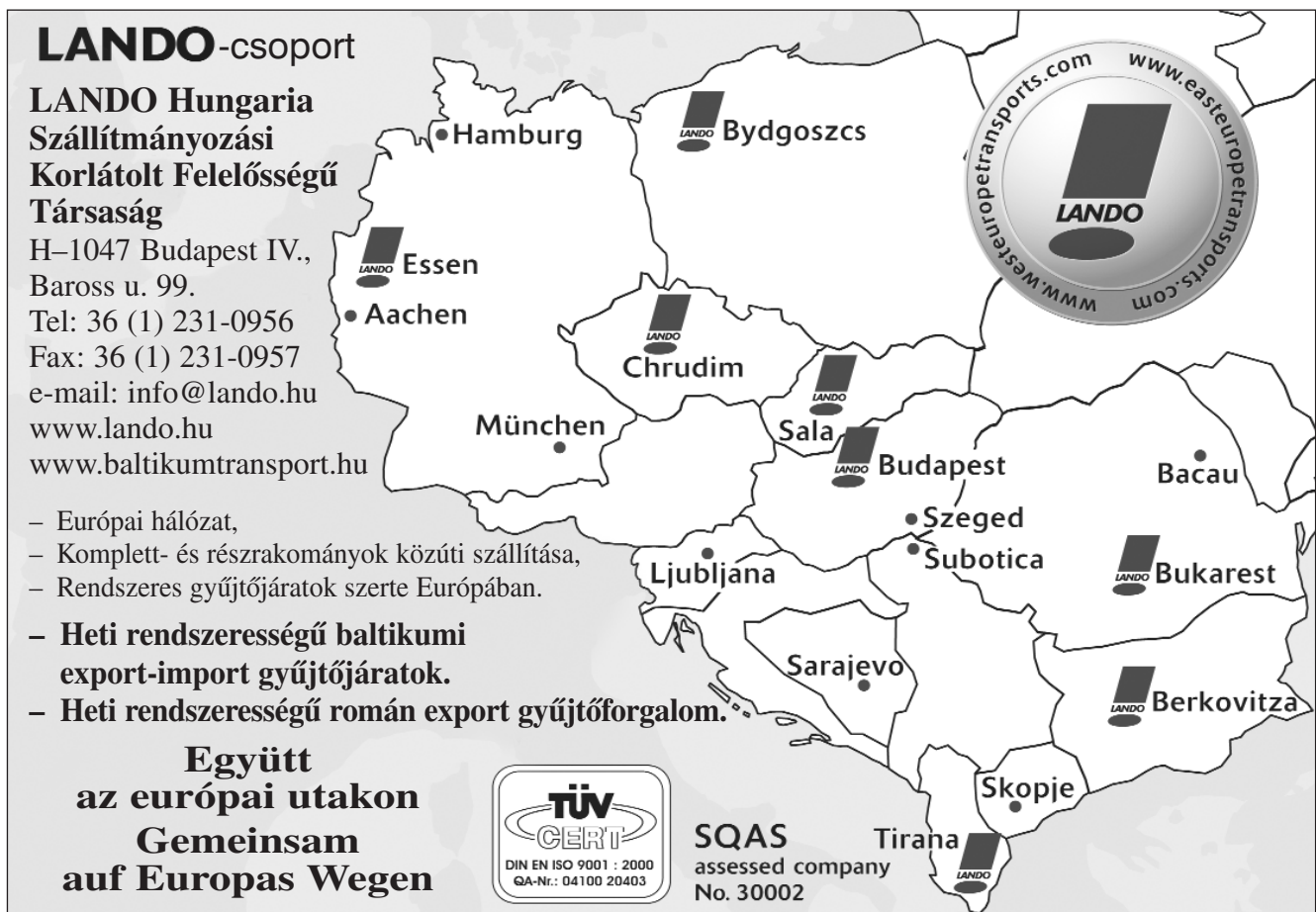
www.baltikumtransport.hu

- Európai hálózat,
- Komplet- és részrakományok közötti szállítása,
- Rendszeres gyűjtőjáratok szerte Európában.
- Heti rendszerességű baltikumi export-import gyűjtőjáratok.
- Heti rendszerességű román export gyűjtőforgalom.

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



**SQAS**  
assessed company  
No. 30002





Egy sikeres akvizíció története

## Varga István nagy szakmai visszatérése?

A szállítmányozói szakmában az elmúlt hetekben lezajlott egy jelentős akvizíció, amelynek során a Révész Csoport megvásárolta a szállítmányozással, logisztikával foglalkozó Fix Kft.-ét, amelynek 2004-es forgalma meghaladta a 2,5 milliárd forintot. Az ügylet kapcsán felmerült a Delta Sped Kft. egykori alapító tulajdonosának a neve, aki 14 esztendőn keresztül irányította a céget. Addig – és ezek szerint még manapság is – kevés dolog történt idehaza nélküle a szállítmányozói szakmában, így okkal merül fel a kérdés: talán újra aktivizálja magát a szakmából korábban kivonult üzletember?

– Mivel sikerült visszacsábítani a szakmai munkához?

Varga István: – Szeretném előre leszögezni, hogy ez az üzlet nem jelent egy folyamatos, állandó reaktiválást, vagyis továbbra is „nyugállományban” maradok. Most csak arról volt szó, hogy az érintett partnerek egy megbízási jogviszony keretei között felkérték az üzlet lebonyolítására. A siker érdekében – így gondolkodtak a megbízók – szükség volt a közel másfél évtizedes szakmai tapasztalataimra, a mögöttem álló kollégák tudására. Úgy gondolom, hogy mindenki meglepődöttségére sikeres akvizíciót bonyolítottunk le, bár erről értékelhető véleményt csak az érintett felek mondhatnak.

– Hogyan zajlott le ez a szakmában eddig ismeretlen értékesítési forma?



– A történetet nehéz röviden elmesélni, de gondolom, nem csak a papír türelmes ebben az esetben, hanem az olvasó is. Tehát: az elmúlt év elején megkeresett az eladó cég képviselője, Nagy László úr. Elmondta, hogy sokat hallott már rólam, s beszélgetni szeretne velem a cégeikről, hátha tudnék néhány jó tanácsot adni. Beszélgettünk, gondolkodtunk, majd ezt követően döntött úgy, hogy próbáljuk meg az együttműködést. Velem nem könnyű együtt dolgozni, s voltak olyan pillanatok, amikor én bántam meg, hogy belefogtunk. Ez az üzlet számomra sokkal inkább a presztízsről szólt, semmint a személyes anyagi haszonról. Emiatt a cégekkel való részletes ismerkedés után már nem egyszerű megbízottként dolgoztam, sokkal inkább a tulajdonosi szemlélet vezérelt. Így például óva

intettem a tulajdonosokat a kapkodástól, mert ilyen méretű, és jelentőségű cégek esetében a nem kényszerből történő eladás esetén teljesen normális az egy éves felmérő, előkészítő, értékesítő procedúra.

A gyakorlat engem igazolt, hogy helyesen gondolom, amikor úgy vélem, az előkészítő fázis a legfontosabb része egy ilyen eljárásnak. Ennek keretében kerülnek közös meghatározásra a főbb döntési sarokpontok, a cég rendezési elveinek egyértelmű kialakítása, hogy azt a külső szemlélő vevő is tisztán lássa. Ebben a folyamatban lényeges elem az előzetes tájékoztató anyagok összeállítása, elkészítése, amelyek során kollégáim kimagasló teljesítményt nyújtottak. Ez biztosította, hogy a közösen kiértékelt vevőjelöltet olyan információval láthattam el, amelynek eredményeként akár a vételár tekintetében is támaszkodhatott erre az anyagra.

Mіндеz azzal a nem kis eredménnyel járt, hogy a kölcsönös elfogadás esetén már csak gyors ellenőrzés, a főbb feltételek megbeszélése, majd a tulajdonosváltás technikai lebonyolítása következhetett. A precíz és alapos előkészítő fázis hiányában csak hosszasan egyeztetéssel, átvizsgálással, újabb és újabb információk váltásával telt volna az idő, amely a feleket egyaránt megviselte volna, így kedvezőtlenül befolyásolta volna az együttműködést.

### Vélemények

Nagy László: – Mi sem tudtuk előre pontosan, hogy mi és miként fog történni. Utólag el kell ismerjünk, hogy az előkészítésre igen nagy szükség volt. Nehéz volt Varga úrral együttműködni, mert teljesen sajátjaként kezelte ügyünket és emiatt a cég érdekében többször konfrontálódott velünk. Az a folyamat egyértelművé vált, hogy nem a megbízási díj, hanem a feladat sikeressége motiválja munkáját.

Révész Bálint: – Az átadott információ tényszerű, világos volta és a szóbeli megbeszélés tartalma nagyfokú szakmai ismeretről tett tanúbizonyságot, amely egyértelműen segítette, hogy biztos és gyors döntést tudjak hozni az akvizíció tekintetében.



Ács Sándor, Horváth Zsolt Csaba és Siklós Csaba a sajtótájékoztatón

Nyereséges a GySEV

## Magyar állami tőkeemelés

A magyar állam a múlt év utolsó napján teljesítette a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GySEV) Rt.-ben vállalt 299,97 millió forint tőkeemelési kötelezettségét, és így tulajdoni hányada a magyar-osztrák vegyesvállalatban 52,2 százalékról 54,8 százalékra emelkedett.

Siklós Csaba, a GySEV vezérigazgatója az új kibocsátású részvényeket sajtótájékoztatón adta át a magyar állam képviselőjeként jelen lévő Horváth Zsolt Csabának, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium helyettes államtitkárának.

A GySEV tulajdonosai, a Magyar Állam, az Osztrák Államszövetség és a Speditions Holding, az osztrák államvasutak közvetett tulajdonában lévő cég, még 2004-ben döntött arról, hogy 2008 végéig 5,8 milliárd forintra emeli a társaság akkori négy milliárd forintos jegyzett tőkéjét. Az osztrák állam egy összegben teljesítette a vállalt kötelezettségét, a magyar állam pedig négy egyenlő részletben teszi.

A múlt év végi tőkeemelés után az Osztrák Államszövetség 38,6 százalék, a Speditions Holding pedig 6,6 százalék tulajdoni hányadot birtokol a magyar-osztrák vasúttársaságban.

Horváth Zsolt Csaba a sajtótájékoztatón újságírói kérdésre válaszolva elmondta, hogy hamarosan befejeződnek a tárgyalások az osztrák féllal a Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal közös kezeléséről és üzemeltetéséről. Ennek eredményeként három év múlva évi két millió tonnával emelkedhet a GySEV áruszállítási mennyisége. A várható évi 8 millió tonna áruforgalom már lehetővé teszi, hogy a vasúttársaság a pályavasút indokolt költségeit megtermelje – mondta Siklós Csaba.

A vezérigazgató hozzátette: a GySEV magyar részről – az európai uniós szabályokkal összhangban – évente 4-5 milliárd forint állami hozzájárulást kap a kincstári vagyonban lévő pályavasút fenntartására és a közszolgálati tevékenység finanszírozására.

A GySEV a magyar oldalon évente 2,6-2,7 millió utast szállít, az osztrák oldalon pedig évi 1,3-1,4 millió az utasok száma – tájékoztatót a vezérigazgató. Hozzátette: a magyar oldalon évi 6 millió tonna, az osztrák oldalon pedig évi 6,2 millió tonna a szállított áru mennyisége.

Ács Sándor, a vasúttársaság vezérigazgató-helyettese elmondta, hogy a GySEV a magyar üzemben az előzetes adatok szerint tavaly 23 milliárd forint árbevételt és 10 milliárd forint adózott nyereséget ért el. Az árbevétel 2004-ben 23,4 milliárd forint, a nyereség pedig kilenc milliárd forint volt. A saját tőke a múlt év végén meghaladta a 7,2 milliárd forintot, az összes kötelezettség pedig 20 milliárd forint körül volt, egyensúlyban a befektetett eszközök értékével.

A társaság likviditása jó. Csak megtérülő beruházásokba kezd a GySEV – mondta Ács Sándor. A vasúti infrastruktúra fejlesztése a szolgáltatás színvonalának növelését szolgálja. A kínálati piac miatt a GySEV a gördülőállományt bérlő, a vontató eszközök pedig döntően a saját tulajdonában vannak.

A vasút liberalizációja előnyt jelent a GySEV számára – mondta a vezérigazgató-helyettes. A kis magánvasutakhoz képest nagy, a nagy vasutakhoz képest pedig nagyon rugalmas a GySEV. Ausztriában már előrehaladott tárgyalások folynak az osztrák államvasutak vonalának használatáról.

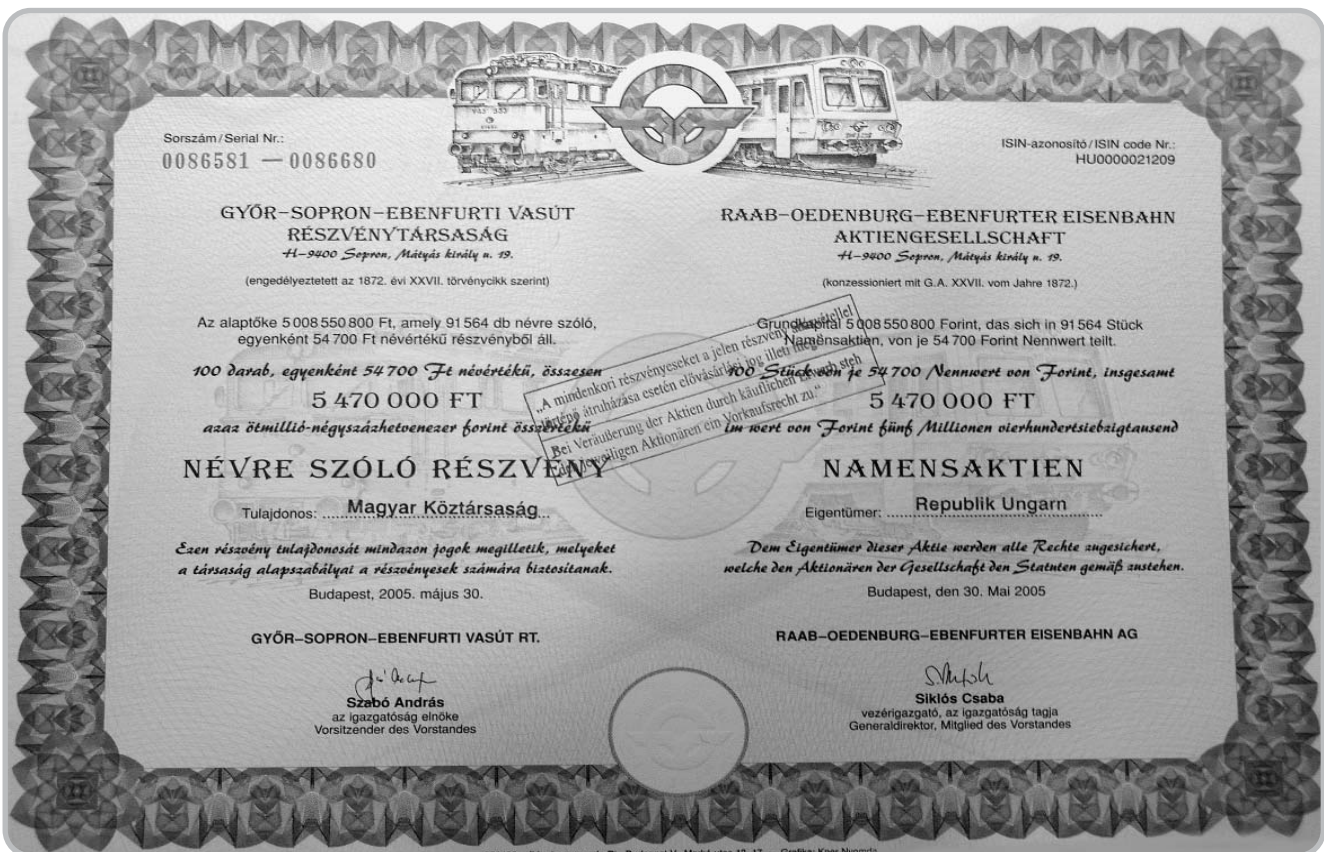
A szlovák vasúti áruszállító társaság privatizációja mindenképpen előnyt jelent a GySEV-nek, hiszen tulajdonosai, mind az osztrák, mind a magyar állami tulajdonban lévő vasúttársaságok pályáznak.

A vezérigazgató-helyettes elmondta, hogy tavaly átlagosan 9,5 százalékos béremelés volt az 1.650 magyar munkavállalót foglalkoztató társaságnál, és az idén is hasonló bérfelértékelés lesz.





Horváth Zsolt Csaba átveszi a magyar állam részvényeit



A részvény

Fotó: Kiss Árpád

Ügyfélértékelő Budapest

## Új szerződési és felelősségi konstrukciók



Dr. Józán Tibor



Iszak Tibor a vendégek között

A GySEV vezetése mindig fontos és kiemelt feladatának tekintette partnereinek tájékoztatását. Január 26-án, a budapesti vezérképviseleten, a Szilágyi Dezső téri központjukban fogadta ügyfélértékelő partnereit a GySEV Rt. kereskedelmi vezetője.

Dr. Józán Tibor vezérigazgató-helyettes köszöntötte az ügyfélértékelő résztvevőit és elmondta, hogy a múlt esztendő második felétől dolgoznak új szervezeti felállásban. Ő a vállalkozási terület vezetője, dr. Fullér István az értékesítési-marketing szervezet vezetője, Élő József viszont a budapesti irodavezető.

Új szerződési és felelősségi konstrukciókról hallhattak – többek között – színvonalas előadást a találkozó résztvevői.

Az előadásokat következő számunkban közöljük.



Káldor László (középen) a Masped-Schenkert képviselte





Horváth Zsolt Csaba:

# A közlekedésfejlesztési irányok

Az Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) számú határozatával fogadta el a 2003–2015 közötti időszakra szóló közlekedéspolitikát. A koncepciót megalapozó kutatások 2001-ben kezdődtek el, és azóta természetesen számos változás történt, például Magyarország 2004. május 1.-én az Európai Unió tagjává vált, ennek következtében módosult és módosul a jogszabályi környezet, növekedett a hozzáférhető EU támogatások nagysága, valamint felgyorsult a gyorsforgalmi utak építése, erősödött a működő tőke beáramlása. A koncepció ernyője alatt – tekintettel főként az említett gazdasági-társadalmi környezeti változásra – kidolgozásra került a gyorsforgalmi úthálózat hosszú távú fejlesztési koncepciója, az új vasúti, vízi és légi közlekedési alágazati stratégia, megfogalmazódott egy városi közlekedési koncepció továbbá megújult az intermodális logisztikai központok koncepciója is. Mindezek indokolták teszik a 19/2004. (III. 26.) számú OGY határozat háttér tanulmányában leírtak felülvizsgálatát, korszerűsítését és aktualizálását. Az EU hét éves költségvetési tervezési ciklusához igazodó második Nemzeti Fejlesztési

Terv tartalmi összeállításához szükséges az alágazatok közötti szinergiát erősítő, hosszabb időszakot átfogó fejlesztési jövőkép, egy „Közlekedésfejlesztési Terv”.

Amíg a közlekedéspolitikai koncepció egy cél- és eszközrendszert definiált, addig a közlekedésfejlesztési terv a megvalósítást szolgáló elgondolások rendszerbe foglalása, amely a szinergikus célok elérésére irányuló tennivalókat, azok időbeni egymásutánját és módját határozza meg. Ennek alapján a Közlekedésfejlesztési Terv célja az eddig felismert feladatok rendszerzése és időbeli ütemezése mellett az új elemek összegyűjtése, elrendezése, és ebből olyan konzisztens csomag kialakítása, amely a gazdasági fejlődéshez igazodó, az ország fejlődését felgyorsító, a gazdaság versenyképességét növelő harmonikus rendszert képez.

## 1. Kiinduló helyzet

A hazai közlekedési rendszer állapotát az 1. (SWOT) táblázat összegzi.

<p><b>Erősségek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• földrajzi elhelyezkedés, jó gazdaságföldrajzi adottság</li> <li>• vasúti, közúti főút-hálózat sűrűsége</li> <li>• az európai átlagnál kedvezőbb vasúti szállítási arány</li> <li>• jól szervezett tömegközlekedés</li> <li>• a fővároson belül jól szervezett a közösségi közlekedés - BKSZ</li> <li>• megkezdődött a kikötőhálózat és a logisztikai központok/terminálok fejlesztése.</li> </ul>	<p><b>Gyengeségek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Magyarország közlekedési hálózata Budapest-központú, sugaras elrendezésű, hiányoznak a keresztirányú közlekedési csatornák mind a közút-, mind a vasúthálózat rendszerében.</li> <li>• vasúti hálózat és eszközök műszaki állapota leromlott</li> <li>• gyorsforgalmi utak nem érik el az országhatárokat, szűkösök a határkeresztező kapacitások. településeket elkerülő utak hiánya,</li> <li>• közutak nem megfelelő teherbíró képessége, nem megfelelő szintű és műszaki paraméterű kiépítettsége,</li> <li>• magas a kiépítetlen önkormányzati utak aránya,</li> <li>• elégtelen kiépítésű kerékpárút hálózat,</li> <li>• nem teljes körűen összehangolt a tömegközlekedés</li> <li>• a főváros megközelíthetősége az agglomeráció egyes pontjairól nehézkes,</li> <li>• a Ferihegyi repülőtér közúti és vasúti elérhetősége nem megfelelő, az utas- és légiáru forgalmi kapacitás elégtelen,</li> <li>• a regionális és kistérségi jelentőségű repülőterek kiépítetlenek,</li> <li>• a Duna nem felel meg a VI/B hajóútot előírásoknak,</li> <li>• a kikötőhálózat nem megfelelően kiépített</li> <li>• a Tisza-menti kistérségek idegenforgalmi és gazdasági célú hasznosításának alacsony színvonala, a vízi út gyakori és huzamos idejű gátlósodása és a zsilipek esetenként tartós használhatatlansága miatt</li> <li>• a közlekedési infrastruktúra hiányosságai következtében nem támogatja megfelelően az áruszállítási logisztikát és a turizmust</li> <li>• a közlekedés-fejlesztés gyakran nem komplex szemléletben történik, nem megfelelően működnek a kooperációs mechanizmusok,</li> <li>• hiányos jogszabályi és finanszírozási háttér,</li> <li>• a kistérségek elérhetőségében jelentősek az eltérések,</li> <li>• Dinamikusan nő a közúti árú és személyforgalom.</li> </ul>
<p><b>Lehetőségek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• EU határ-országként árumegállítási lehetőség kihasználása</li> <li>• a kelet-nyugati kereskedelmi tranzitforgalom növekedéséből adódó gazdasági lehetőségek kihasználása</li> <li>• A főváros földrajzi elhelyezkedéséből adódó gazdasági és turisztikai lehetőségek kihasználása</li> <li>• Kialakuló regionális intézményrendszer és növekedési pólusok</li> <li>• A Duna hajózhatóságának fejlesztésével a DMR vízi út nyújtotta szállítási lehetőségek kihasználása.</li> </ul>	<p><b>Veszélyek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forgalmnövekedés rontja a közlekedésbiztonságát,</li> <li>• Növekszik a települések tranzitforgalma,</li> <li>• tranzit országgá válás következtében felerősödnek a közlekedésből származó negatív hatások</li> <li>• a közúti járműállomány növekedése következtében a városokban nő a zsúfoltság és a környezetterhelés</li> <li>• várható, hogy gazdaság növekedésével és a szolgáltatások centralizációjával az ingázók száma emelkedik</li> <li>• A lassú vasúthálózati fejlesztések következtében folytatódik a vasút térvészése,</li> <li>• Megfelelő logisztikai szolgáltatáskínálat híján az áruáramlatok elkerülnek hazánkat</li> </ul>

1. táblázat: A magyar közlekedési rendszer SWOT elemzése

Európában a közlekedés a bruttó hazai termék (GDP) előállításban – az országok adottságaitól függően – 4-8%-ban vesz részt, eközben a GDP-hez képest évente a közúti torlódásokból eredően közel 1%, a balesetekből eredően pedig megközelítőleg 2%-nyi kárt okoz. Több évet átfogó adatok szerint a közlekedési beruházások aránya a GDP-hez viszonyítva 0,5-2,5% között mozog, és e sávban a gazdasági fejlettségtől, a gazdaság igényeitől függően helyezkedik el. Míg 1975-ben Európában a közlekedési infrastrukturális beruházások a GDP 1,5%-át tették ki, ez az arány 1990-re 0,8%-ra esett vissza. Az alapozó fejlesztések (pl. az autópálya hálózat kiépítése) időszakában többszöröse a szokásosnak a közlekedési infrastruktúrafejlesztésre fordított hányad.

## 2. A célok és eszközök áttekintése

A közlekedésfejlesztési terv céljainak elsődlegesen az ország versenyképességének növelését kell szolgálniuk, ezzel együtt a megvalósulásnak társadalmi, gazdasági és környezeti szempontból fenntartható közlekedési rendszerelemek létrehozását kell eredményeznie. Az EU közlekedéspolitikájának a közép-pontjában a vasút és a városi tömegközlekedés szerepel, Magyarországnak azonban érdekében áll a gyorsforgalmi úthálózat kiemelt fejlesztése, akár minél nagyobb arányú hazai forrásból is. Ez a megközelítés lehetővé teszi, hogy a szükséges mértékű vasúti fejlesztés mellett elegendő forrás jusson közút-rehabilitációra, városi tömegközlekedésre, logisztikára is.

A felmért szükségletek alapján látszik, hogy ma számba vehető a mintegy 8200 MrdFt közlekedési fejlesztési igény EU támogatásból, hazai költségvetési forrásokból és felvett állami hitelekkel nem valósítható meg gyorsabb ütemben, mint 20-25 év. Emiatt ki kell választani azokat a fejlesztési elemeket, amelyek megfelelnek az EU támogatási kritériumoknak, hazai kötelező részfinanszírozásuk felvállalható és ezeket be kell építeni a II. Nemzeti Fejlesztési Tervbe. A fennmaradó fejlesztések időben hátrább sorolandók, amely programoknak, projekteknek a megvalósulása ezáltal késlelteti a tervezett szolgáltatási szint, illetve a kitűzött hatékonyság elérését. A hátrányok lefaragása érdekében előtérbe kell állítani ezen programok esetében a magántőke bevonását, a különböző PPP konstrukciókat.

A jelentősebb közlekedési építmények évtizedekig tartó hatást gyakorolnak környezetükre, ezért építésüket nagyon gondos előkészítésnek kell megelőznie. A rendkívül bonyolult előkészítés – tervezés, környezeti hatásvizsgálat, szerteágazó engedélyeztetés, többszöri lakossági egyeztetés, területszerzés, régészeti feltárások, lőszermentesítés, mező- és erdőgazdasági művelés alóli kivonás stb. – évekig tartó folyamat. Például egy autópálya szakasz gondos előkészítése az európai környezetvédelmi, ügyféljogi szabályokat betartva 5-8 helyenként akár 10 évig tarthat, de 4 évnél ritkán tart rövidebb ideig. Ezért a fejlesztési terveknek hosszú távra kell előretekintenie.

A hosszú távú gondolkodás sikere érdekében már a mai döntések meghozatala során is figyelembe kell venni az utasok igényeinek, jogainak középpontba kerülését, a közlekedési közszolgáltatások szerződéses rendszerének jövőbeni kiteljesedését, nagyszámú, különböző tulajdonosi körökhöz tartozó operátorok együttesével történő közlekedési ellátás felelős megoldását. A kapacitás-elosztó funkciók kiterjednek a helyközi közlekedésen túl várhatóan a helyi/regionális infrastruktúra használati jogainak szétosztására is, ehhez megfelelő „közszolgáltatási hatósági” funkciót ellátó szervezetet kell létrehozni, vagy a funkcionálóból kialakítani.

A beruházásokra fókuszáló közlekedésfejlesztési terv négy horizontális célt foglal magába, amelyek az alágazati fejlesztendő részterületeinek specifikációit is tartalmazza.

1. Az országon belüli fizikai elérhetőség javításának célja az ország és a régiók gazdasági versenyképességének növelése, a foglalkoztatás, a területi kiegyenlítődéssel elősegítése és a mobilitási igények színvonalasabb kielégítése.

A tervek szerint a TEN-hez tartozó autópályák és autópályák 2015-ig határainkig megépülnek, tovább épül az M0-as körgyűrű, a vasúti TEN vonalak rekonstrukciója befejeződik, a Duna megfelel a VI.B. osztályú vízi út követelményeinek (2,5, méteres merülési mélységet biztosító hajóútáttá válik), a Budapesti Nemzetközi Ferihegyi Repülőtér forgalmának jelentős növekedésével párhuzamosan a regionális jelentőségű vidéki repülőterek forgalma 2015-ig meg többszöröződik.

Az Európai Unió várhatóan jelentős beruházási támogatásokat ad országunk fizikai elérhetőségét is javító nagysebességű vasúti kapcsolatok kiépítésére is, amelynek egyik nyomvonala Bécs, a másik Ljubljana irányából közelíti Budapestet, és halad tovább Románia, Bulgária irányába. E beruházások előkészítését meg kell kezdeni a 2015-ig tartó fejlesztési periódus végső éveiben.

A Dunára vonatkozó hajózhatósági követelmények leglényegesebb eleme, hogy az európai nemzetközi hajózásban szabványos 2,5 méter merülésű, 1300-1600 tonna hordképességű hajók számára a Rotterdamtól Constantzáig terjedő transz-európai vízi út teljes hosszán, és ezen belül a Duna teljes magyarországi szakaszán akadálymentes és tartósan megbízható közlekedési feltételeket kell biztosítani. E követelmény teljesülése alapvető feltétele a gazdaságos és versenyképes hajózási tevékenység végzésének. A jelzett követelménynek a magyar-szlovák és a magyar Duna-szakasz a jelenlegi állapotában nem tesz eleget, a hajók a vízjárástól függően az év felében-kétharmadában csak merülési korlátozással közlekedhetnek.

A Tisza vízi útja tekintetében, a Tisza-menti gazdasági és idegenforgalmi célpontok elérhetősége érdekében kulcskérdés a Csongrádi térségében szükséges szabályozási munkálatok eredményes megvalósítása. A forgalombiztonság megteremtéséhez, és a Dunán is közlekedő nemzetközi személyhajók tisztai közlekedéséhez nélkülözhetetlen a meglévő hajózsilipeket kiegészítő, párhuzamosan működő, legalább 125 méter hosszúságú második zsilipek megépítése.

Mindezekre figyelemmel, a nem túl távoli jövő feladata a Tisza nemzetközi vízi úttá nyilvánítása. A jelzett intézkedések révén Tokajig nyílik meg a folyó a nemzetközi járatban közlekedő személyhajók számára, de elhárul a Szeged feletti Tisza-szakaszra oly régóta tervezett kikötőfejlesztések előtti akadály is.

A régiókon belüli elérhetőségi cél az egyes regionális decentrumok és kistérségi központok elérhetőségének javítása. Ennek érdekében szükséges a regionális/térségi közlekedési szövetségek létrehozása – a térségi intermodális közlekedésszervezés kialakítása végett. A program fontos eleme a településeken átvezető tranzit utak arányának csökkentése, a főúthálózat rehabilitációja és kapacitásának növelése, a mellékúthálózat régióon belüli és kistérségi kapcsolatokat javító fejlesztése, a vasúti teherbírás korlátozások csökkentése, valamint a távolsági közösségi közlekedés feltételeinek korszerűsítése. Új elemként jelenik meg a közúti hidak és nagyműtárgyak felújításának, a mezőgazdasági területek (tananyagvilág) feltárásának, a kerékpáros törzshálózat fejlesztésének célja, valamint a közlekedési informatikai rendszerek fejlesztése. A határmenti térségekben a kapcsolatot javítani kell a szomszédos országok irányában is a megszüntetett infrastruktúra kapcsolódási pontok megújításával.

Az országon belüli fizikai elérhetőség célzott szintű eléréséhez mintegy 4200 Mrd Ft beruházás megvalósítása szükséges.



2. A fenntartható közlekedés szempontjából a magyar közlekedéspolitika üzemeltetési-forgalmi prioritása a személyközlekedésben az egyéni gépjármű közlekedés szolgáltatási szintjét megközelítő, attraktív közforgalmú közlekedés preferálása, továbbá a kerékpárforgalom ösztönzése, a gyalogközlekedés biztonságának és kényelmének növelése. A személyszállítást végző vasút egyik hangsúlyos feladata a növekvő mértékű elővárosi forgalom lebonyolítása – ütemes menetrend szerint, sűrűn közlekedő motorvonatokkal – közszolgáltatási feladat. A menetrendszerinti autóbusz közlekedésben is biztosítani kell a közszolgáltatást (hozzáférést minden állampolgár számára), kisforgalmú helyen az igény szerinti közlekedési szolgáltatás megoldásával.

A közforgalmú közlekedésben az egyik fő cél a főváros és a nagyvárosok, a kijelölt fejlesztési pólusok: Győr, Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc – gazdasági, kereskedelmi, kulturális, idegenforgalmi szerepének, térségszervező erejének növelése, az agglomerációbeli elérhetőség javítása által oly módon, hogy csökkenjenek az elérési idők, ne romoljon az egyéni és a közösségi közlekedés aránya, csökkenjen a zsúfoltság és a környezetterhelés, javuljon az utazási szolgáltatások minősége.

A közlekedésfejlesztési tervben a társadalmilag és környezetileg fenntartható közlekedési rendszer energiatakarékos, alacsony zaj- és károsanyag-kibocsátó, biztonságos, helytakarékos, és a munkába járáshoz valamint személygépkocsival nem rendelkező (tanuló, idősek, stb.) egyéneknek is motorizált helyváltoztatási lehetőséget biztosít. A tömeges helyváltoztatási igények esetében a közforgalmú közlekedési rendszer, és ezen belül is kiemelten a nagy szállítókapa- citású kötöttpályás rendszerek elégíthetik ki a környezeti feltételeket. Sűrűn lakott városi környezetben mind a kötött-pályák, mind a településeket megosztó közúti úthálózati elemek szintbeli elkülönítését a konkrét megoldások kiválasztásánál előnyben kell részesíteni.

A városi és agglomerációs, illetve térségi közösségi közlekedési rendszerekben az egymás között megteremtendő intermodalitáson felül az egyéni személyközlekedés számára is szükséges átszállási lehetőségeket, csatlakozási pontokat kialakítani elsősorban biztonságos, kényelmes parkolási lehetőség (P+R, B+R) formájában. Különösen Budapest térségében várható a bevezető főutak, az autópálya hálózat (környűrű is) mentén kialakított elővárosi vasúti megálló- közelségében a nagy parkoló kihasználtsága. Ezekben az infrastrukturális létesítményekben a szolgáltatások az igénybevitelét – az árpolitikán túl – leghatékonyabban egy minden közlekedési alágazati szolgáltatásra kiterjedő és pontos, az utazások tervezését, szervezését és lebonyolítását támogató korszerű, sokféle módon elérhető üzleti alapon szervezett információs szolgáltatásoknak kell elősegíteni. Budapest esetében vizsgálni kell, hogy a Duna miként hasznosítható a városban belüli és az északi-déli agglomerációs területek, valamint a főváros közötti közösségi közlekedés infrastruktúrájaként.

A fenntartható közlekedés programjának megvalósítása közelítően 2500 Mrd Ft ráfordítás igényt jelent.

3. A közlekedési eszközállomány modernizálását és a meglévő szolgáltatások korszerűsítését szolgáló program tartalmazza a főváros villamos és metró/gyorsvasút (Ferihegyi és Észak-déli irány), valamint a vidéki nagyvárosok – Debrecen, Miskolc, Szeged, Győr – villamoshálózatának fejlesztését, modernizálását. További cél a főváros agglomerációs körzetéből érkező 11 vasúti vonalnak a térség közlekedési alágazatainak gerincét képező elővárosi vasútvonalakká fejlesztése, a pálya, a gördülőállomány, az állomások állapotát javító fejlesztésekkel, az ütemes közlekedés megszervezésé-

vel, valamint az alágazatok illetve az egyéni közlekedés közötti intermodalitási lehetőségeinek megteremtésével együtt.

A közlekedést lebonyolító magyar vállalkozások nagyrészt elavult, alacsony műszaki állapotú járműveket üzemeltetnek, fokozatos cseréjük mindenképpen indokolt. A városi tömegközlekedés környezetkímélő fejlesztését eredményesen a kötöttpályás villamos, metró, HÉV, trolibusz-közlekedés korszerűsítésével, bővítésével célszerű végezni. Hatékonyságát a tömegszerűség és a környezetszennyezés minimalizálása biztosítja. A fejlesztés az eljutási idők csökkentése mellett a szolgáltatási színvonalat is javítja. Ebben a programcsomagban helyezkedik el a nagyvárosok (Debrecen, Miskolc, Szeged, Pécs, Győr, Székesfehérvár, Kecskemét és Nyíregyháza) elővárosi vasúti megközelíthetőségének javítása is. Előnyben kell részesíteni az interoperábilis városi és elővárosi közlekedési infrastruktúra, illetve gördülő állomány létrehozására irányuló megvalósítási lehetőségeket.

A VOLÁN társaságok tulajdonában lévő, a közforgalmú személyszállítást kiszolgáló autóbusz-állomány rekonstrukciója is a tömegközlekedés színvonalának az emelését, a környezetvédelem javítását célozza, és ennek pozitív hatásai szinte az ország valamennyi települését érintik.

A fokozatos piacnyitás időszakában a magyar vasúti áruszállító vállalkozások versenyképességét erősen rontja az elöregedett, korszerűtlen eszközállományuk. Meg kell találni és ki kell használni a lehetőséget az EU általános támogatási tilalma ellenére a vasúti áruszállítás eszközeinek megújítását gyorsító megoldásokra.

Az eszközállomány rekonstrukciója 400 Mrd Ft beruházási forrást igényel.

4. Annak érdekében, hogy egy a versenyképességet is szolgáló közlekedési rendszert lehessen létrehozni, a különféle közlekedési módok logisztikai alapú, integrált, összehangolt rendszerekre (összehangolt szállítási lánc, menetrendek) – és az infokommunikációs szolgáltatások összehangját biztosító fejlesztésekre van szükség. A termelés és az áruszállítás lehetséges fizikai integrációja mellett (ipari parkok telepítése az intermodális közlekedési csomópontok közelében) a két szektor érintkezési, találkozási pontjainak az összehangolása, a koordinált tevékenységhez szükséges integrált termelési és logisztikai informatikai rendszerek létrehozása sürgető feladat.

További infrastruktúrához tartozó feladat a hiányzó kapcsolati elemek – iparvágányok, bekötő utak – megépítése, illetve korszerűsítése a logisztikai szolgáltató központok a vonzáskörzetbe eső jelentősebb termelő vállalkozások valamint a fő közlekedési útvonalak között, ideértve az agrárszállítások kikötői infrastruktúráját is. A kikötők fejlesztésének célja a trimodális funkció biztosítása és kikötők területén vagy közelében logisztikai áruforgalmi központ kialakítása.

A program mintegy 100 MrdFt felhasználást igényel az infrastrukturális területen.

A Közlekedésfejlesztési Terv fő beavatkozási pontjait a 2. táblázat rendszerezi.

### 3. Alágazati fejlesztések

#### 3.1. Közúti közlekedési fejlesztések

##### A fejlesztés indokai

A közúti közlekedés és annak fejlesztése Magyarországon meglehetősen ellentmondásos helyzetben van. Egyik oldalról régen nem látott méretű fejlesztések folynak országszerte, amelyek azonban szinte kizárólag a gyorsforgalmi úthálózat minél gyorsabb kiépítésére koncentrálnak, és elvonják a forrásokat az egyébként leromlott állapotú és gyorsan értékét veszítő országos úthálózat szinten tartásától is.

Fejlesztési prioritások Közlekedési módok	Elérhetőség	Fenntartható közlekedés	Gördülőállomány, járműállomány	Logisztika <sup>1</sup>
<b>Közút</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Gyorsforgalmi közúthálózat-fejlesztés, a transz-európai hálózat teljes kiépítése</li> <li># A főúthálózat kapacitásának és teherbírásának növelése</li> <li># A hidak és nagyműtárgyak felújítása</li> <li># A mellékúthálózat és a mezőgazdasági területek kapcsolati hiányainak pótlása</li> <li># A kerékpáros törzhálózat fejlesztése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Településeket elkerülő utak építése</li> <li># Közlekedési rendszerek akadálymentesítése</li> <li># Korszerű informatikai rendszerek alkalmazása</li> <li># Közúti közlekedésbiztonság javítása</li> <li># Közút-vasút szintbeli kereszteződések számának csökkentése,</li> <li># Települési elválasztó hatás csökkentése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># A korszerű járműállomány részarányának növelése (autóbuszok)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Intermodális terminálok, logisztikai központok közötti kapcsolatának fejlesztése</li> </ul>
<b>Vasút</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Vasúti törzhálózat-fejlesztés</li> <li># Elővárosi vasúti szerelvények két vezető állással</li> <li>Északi összekötő vasúti híd felújítása</li> <li>Regionális vasutak rehabilitációja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># A nagysebességű vasút lehetséges nyomvonalának egyeztetése</li> <li># Infokommunikáció fejlesztése: utas-tájékoztatás, jegykiadó automaták</li> <li># Forgalmi Vonatközlekedési Információs Rendszer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Személyszállító járműpark fejlesztése, elsősorban az elővárosi közlekedésben;</li> <li>elővárosi villamos motorvonat projekt</li> <li># Kétáramnemű mozdonyok beszerzése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Intermodális terminálok, logisztikai központok vasúti kapcsolatának fejlesztése, vasúti kiszolgálása</li> <li># Vasúti - közúti átrakók fejlesztése</li> <li># Intermodális vasúti áruszállító járműpark fejlesztése, korszerűsítése</li> </ul>
<b>Vízi közlekedés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Duna hajózhatóságának javítása a VI. B osztályú vízi útra vonatkozó követelményekre figyelemmel</li> <li># A Tisza hajózhatóságának javítása és nemzetközi vízi úttá nyilvánítása</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Folyami információs szolgálat (RIS) működtetése és fejlesztése</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li># Kikötői intermodális terminálok, logisztikai központok fejlesztése</li> <li># Dunai és tiszai kikötők fejlesztése</li> <li># Intermodális vízi áruszállító járműpark fejlesztése, korszerűsítése</li> </ul>
<b>Légi közlekedés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Budapesti Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér fejlesztése</li> <li># A Ferihegyi repülőtér gyorsvasúti kapcsolatának (metró vagy vonat) kiépítése</li> <li># Regionális jelentőségű repülőterek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Infokommunikáció fejlesztése: utas-tájékoztatás, elektronikus jegyeladás</li> </ul>		
<b>Városi közlekedés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li># 4-es metró megépítése</li> <li># Az 5-ös metró építésének megkezdése</li> <li># A szentendrei, ráckevei/csepeli HÉV-vonalak összekapcsolása</li> <li># Budapesti környűrűs közúti vasútvonalak fejlesztése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># A tömegközlekedés szolgáltatási színvonalának emelése</li> <li># Az M0 környűrű kiépítése teljes hosszban</li> <li># Integrált parkoláspolitiká kialakítása, P + R és B +R rendszerek kiépítése</li> <li># Agglomerációs közlekedési szövetségek (intermodális kapcsolódások: P+R, ...), Intelligens közlekedési rendszerek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li># Új metrószerelvények beszerzése</li> <li># A villamos-állomány korszerűsítése</li> <li># Kiemelt nagyvárosok villamos-járműállományának bővítése</li> </ul>	

2. táblázat: Közlekedésfejlesztési beavatkozások alágazatonként

<sup>1</sup> A logisztikai témakörében itt csak a közvetlen közlekedési célú fejlesztések – elérhetőség, átrakók, járműpark – szerepelnek.



A forgalom résztvevőire leginkább veszélyes burkolathiba az ún. nyomvályú. Ezen állapotjellemző műszeresen mért értékekkel mutatható be. A „nyomvályús szakaszok” egész úthálózatra vetített hosszarányát tekintve az állapot az utóbbi hét évben gyakorlatilag folyamatosan romlott. Különösen figyelemre méltó, hogy a romlás ütemében is határozott növekedés tapasztalható.

A burkolatok általános állapotának bemutatására szolgáló adatok egyike a sebességkorlátozással érintett szakaszok hossza, amely alapján megállapítható, hogy a folyamatos növekedés mellett a gyorsuló dinamika jellemző. A jelenleg már kimagszó, csaknem 10 %-os arány, az elmúlt évek során tapasztalható évenkénti megkétszereződés (!) eredménye, ami a helyzet kritikusra fordulását mutatja.

Hazánk az EU csatlakozási tárgyalások során 2008 végéig derogációt kapott a 11,5 t tengelyterhelésű gépjárművek közlekedésének engedélyhez kötésére. Mint az az AC 153/8/02. REV 8 dokumentum 9. fejezetében (Közlekedéspolitika) megtalálható, az útfelújítási program 2008-ig összesen 1899 km magyarországi fő- és összekötő út megerősítését tartalmazza. A vállalat teljesítéséhez az eddig végrehajtott, illetve megindított programokon túl 2007-2008 között mintegy 1.000 km burkolat megerősítésére lesz szükség.

A közlekedés fejlesztésének – különösen a közúti közlekedés esetében – általános indokai a következők:

- jelentős forgalmi telítettség miatt szükséges kapacitásnövelés,
- elérhetőség javítás, gazdaságélénkítés,
- periférikus területek bekapcsolása, kiegyenlítés.

A három indok egymással szoros kapcsolatban van. A jelenlegi gyorsforgalmi útépitések a legközvetlenebb módon az (nemzetközi) elérhetőség javítását szolgálják. A forgalmi igények Magyarországon elsősorban Budapest közvetlen közelében kívánnák meg az autópálya szintű kiépítést. Ezzel szemben az M0 és az M6 kivételével a fővárostól távoli autópályák építése folyik. Ez egyrészt következik nemzetközi kötelezettségvállalásainkból, másrészt pedig a magyar városokat, főleg a nagyvárosokat teszi vonzóbbá a befektetők előtt.

A magyar közúthálózatot a gyorsforgalmi útépitéseken kívül két fajta fejlesztés jellemzi, amelyek azonban hatásukban sokkal lokálisabbak: az egyik a 11,5 tonnás tengelyterhelésre való megerősítés – ez szintén nemzetközi kötelezettségünk –, a másik pedig a települési elkerülő utak építése.

A Közlekedésfejlesztési Tervben a közúthálózat fejlesztésének három alapvető prioritása különböztethető meg:

1. az elérhetőség javítása;
2. a közlekedési rendszer legkisebb környezetterheléssel járó fejlesztése;
3. a létesítmények állagának és értékének hosszú távú megőrzése.

Ezek főbb beavatkozási irányait és az elérésüket biztosító eszközöket a Közlekedésfejlesztési Terv a 2006-2015 időszakra a következőképpen csoportosítja:

1. gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése (TEN-T és nagyforgalmú kapcsolatok),
2. fő- és mellékúthálózat fejlesztése (elkerülő szakaszok, kapacitásbővítés, összekötő utak, kerékpárút törzshálózat, mezőgazdasági feltárás),
3. útfelújítás (11,5 t-s teherbírás, közlekedésbiztonság, informatikai rendszerek),
4. híd- és nagyműtárgy-felújítás.

A meghatározott célok között újszerű, hogy kiemelt területként jelenik meg a közúti hidak és nagyműtárgyak felújításának célja. Az intézkedéseken belül újszerű alcsoportok a mezőgazdasági területek (tanyavilág) feltárásának, a kerékpáros törzshálózat fejlesztésének célja, a közvetlen közúti közlekedésbiztonsági célú beavatkozások, valamint a közlekedési informatikai rendszerek fejlesztése.

### ***A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése, különös tekintettel a transz-európai hálózat teljes körű kiépítésére***

Magyarországot 6 TEN folyosó, illetve folyosóság érinti, amely kapcsolódik az Északi és Földközi tenger, a FÁK országok és az EU-s tagállamok kiemelt közlekedési kapcsolataihoz. A helsinki folyosók tervezett magyarországi közúti szakaszait gyorsforgalmi utak alkotják. Ezek egy része már elkészült, másik része építés alatt áll, harmadik része pedig tervezési fázisban van. A Közlekedésfejlesztési Terv keretében alapvető cél az érintett gyorsforgalmi utak döntő részének kiépítése, korszerűsítése, a szomszéd országok fejlesztési ütemével és a tranzitszerep jelentőségével összhangban, a hálózat teljes kialakítása, a közlekedési folyosók határtól határig történő fejlesztése.

Az ország gyorsforgalmi úthálózat sűrűsége az EU 15 tagállamok jellemzőitől nagy elmaradást mutatnak, azonban jelenleg már a hazai jellemzők a hasonló gazdasági, népességi és mobilitási adottságokkal rendelkező tranzitországok átlagértékétől nem maradnak el. A TEN-T hálózat Magyarországon mintegy 2100 km hosszú gyorsforgalmi úthálózatot feltételez, amelynek a jelenlegi kiépítettsége kevesebb mint 40%-os.

Csökken a lemaradás a folyami hidak kiépítése területén, az elmúlt időszak jelentős eredményei és a rövid távú tervek közismertek (2000-2007. között összesen négy új Duna-híd és az M0 déli szektor bővítése), a Duna-hidak átlagos távolsága a felső Dunán (tehát a magyarországinál kisebb mederszélességnél és nagyobb mobilitású környezetben) 33 km, az alsó Dunán pedig 110 km. 2007-ben a hazai átlag (a nagyvárosi hidakat nem számítva) mintegy 60 km lesz, ami már jó ellátottságnak tekinthető. Nem megfelelőek azonban az új hidakra vezető útkapcsolatok, ezért ennek orvoslása a közép-távú időszak fontos célkitűzése, emellett különös gondosságot igényel az új hidak forgalmi, gazdaságossági vizsgálata és úthálózat-fejlesztési programba illesztése. A program tervezése során négy új fővároson kívüli nagyhíd vizsgálatára került sor (Komárom, Esztergom, Vác, Mohács), amelyek közül az eredmények alapján a váci átkelő megépítése a legindokoltabb. A szekszárdi Duna-híd hálózatba illesztését az M6 és M60 gyorsforgalmi út megvalósítása (Pécs, majd a főváros irányából) és az M9 keleti irányú második ütemű továbbfejlesztése segíti, illetve az M9 Bonyhád - Dombóvár közötti (jelenlegi mellékúti kapcsolatokat kiváltó) szakasz 2013-ig történő megépítése. A dunajvárosi Duna-híd hálózatba illesztését az M8 Lepsény (M7) és Szolnok (M4) közötti szakaszának 2013-ig történő megvalósítása biztosítja.

Az ismert természetvédelmi ellenvélemények miatt kiemelt figyelmet érdemel az M0 útgyűrű 10. és 1. sz. főút közötti szakaszának megvalósításának (a gyűrű bezárásának) kérdése, ami azonban az elkészített elemzések alapján a tervezett úthálózat különösen fontos szerkezeti eleme lesz.

Az autópálya program sikere nem csak programozási, előkészítési és finanszírozási kérdés. Folyamatosan szükség van a jogi, engedélyezési és műszaki szabályozási környezet korszerűsítésére, ugyanis a közérdekű beruházások előkészítése és engedélyezése során irreális igényekkel fellépő önkormányzatok és környezetvédő szervezetek számos esetben a célkitűzések jelentős késedelmét, illetve megghiúsulását okozzák.

A gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés tervezése során fontos, hogy a korábbi időszak megoldásainak elemzésével a lehető legjobban gazdálkodjunk a befektetett erőforrásokkal: ez megköveteli a tervezési szabályzat folyamatos racionalizálását és a forgalombiztonsági hatások figyelemmel kísérését. A fejlesztési tervben nem jelenik meg aszimmetrikus „félautópálya”, hanem – az osztott pályás megoldások mel-

lett – a csupán 2 sávós keresztmetszetet igénylő prognosztizált forgalom esetén olyan vegyes (szakaszonként 2x1, ill. kisebb részt 2x2 sávós) továbbfejleszhető autót út építése célszerű, amelynél az esetleg feltorló gépkocsioszlopok az egymást követő 2x2 sávós előzési szakaszokban automatikusan megszűnnek.

#### **A fő- és mellékúthálózat fejlesztése, kapcsolati hiányainak pótlása**

Magyarországon a közúthálózat sűrűsége alapvetően megfelel az ország fejlettségének és igényeinek, de számos fontos kapcsolati elem hiányzik és az úthálózat jelentős része alacsony szolgáltatási szintű. Ez többek között azt jelenti, hogy a közlekedők esetenként jelentős kerülőre kényszerülnek, a hálózat egy része lassú haladást biztosít, továbbá jelentős környezeti terhelés éri az érintett települések lakosságát. A magyarországi országos közúthálózat összes hosszának mintegy negyede települési átkelési szakasz. Így a főközlekedési utak tranzit forgalmának egy része a településeken halad át. Az elkerülő utak hiánya rontja az érintett települések lakhatóságát, és indokolatlanul terheli a környezetet.

A fentiek alapján a kiemelhető legfontosabb feladatok:

- a jelenlegi gyorsforgalmi úthálózat kiegészítése jelentős útvonal- és eljutási idő rövidülést eredményező elemekkel a forgalmi igényeknek megfelelően;
- elkerülő és tehermentesítő útszakaszok építése,
- kapacitásbővítés négy vagy több sávra bővítéssel, valamint kapaszkodósávok és előzési szakaszok kialakításával,
- a számos akadállyal (útsatlakozás, vasúti átjárók), belterületi szakasszal nehezített útvonalak fejlesztése, korszerű átépítése;
- a szomszédos országokkal való jobb együttműködés érdekében a hiányzó határátmenetek kiépítése és a meglévők fejlesztése;
- a kedvezőtlen elérhetőségből adódóan hátrányos helyzetű kistépülések (különösen a zsáktelepülések) elérésének fejlesztése.

#### **A meglévő közlekedési infrastruktúra (létesítmények, járműállomány) szolgáltatási színvonalának fejlesztése rekonstrukcióval, felújítással, a felújításhoz kapcsolódó beavatkozásokkal és a korszerű járművek beszerzésének támogatásával**

A magyar közúthálózat fő problémáját az üzemelő utakon tapasztalható utazási színvonal jellemzően alacsony minősége jelenti. A közúthálózat szolgáltatási színvonalának emelése és a romló műszaki állapot javítása nemzeti érdek. A cél elérésének legfontosabb eszközei:

- a rossz minőségű vagy leromlott burkolatok felújítása korszerű technológiával;
- a balesetveszélyes és korszerűtlen csomópontok átépítése;
- a korszerű járműállomány részarányának növelése;
- a tájékoztatás színvonalának fejlesztése, az eljutás kiszámíthatóságának növelése korszerű információs technológiák (mobilkommunikáció, Internet) alkalmazásával;
- a fogyatékkal élők, kisgyermekesek, családostok és idősek számára a közlekedési rendszerek akadálymentesítése;
- a közlekedési környezet vonzóbbá, ápoltabbá tétele;
- a környezetvédelmi berendezések folyamatos fejlesztése
- a közlekedésben a szabálykövető magatartás kikényszerítése, ennek segítése korszerű technikai eszközökkel;
- a közlekedési hálózat elmeinek biztonsági szempontú felújítása.

A burkolat-megerősítési program hozzájárul a közlekedési infrastruktúra komplex szemléletű fejlesztéséhez. Az EU csatlakozási szerződésben Magyarország 2008 végéig kapott felmentést a 115 kN tengelyterhelésű járművek engedélymentes közlekedtetése alól. A hazai feltételek biztosítására a Kormány kötelezettséget vállalt. Az utak teherbírásának növelése jelentősen hozzájárul a közúthálózat szolgáltatási színvonalának javításához, a balesetveszély csökkenéséhez.

Az egyes térségekben tervezett burkolaterősítési és hidrekonstrukciós beavatkozások mértékében meghatározó az úthálózat állapota, emellett az célszerűen függhet attól is, hogy az adott terület milyen intenzíven képes bekapcsolódni a gazdasági vérkeringésbe. Ebből a szempontból hátrányosnak tekinthető Nógrád, Békés és Baranya megye, valamint Borsod-Abaúj-Zemplén megye északi területei. Az országos infrastruktúra-fejlesztés kiegyenlítésre törekvő tervezése és irányítása a gazdaság egészének érdeke.

#### **Korszerű informatikai rendszerek alkalmazása (e-közlekedés), közlekedésbiztonság**

A közúti közlekedés biztonságának javítása és a korszerű információs technológiák fejlesztése alcélok – mint új elemek – részletesebb kifejtése is indokolt.

Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS – Intelligent Transport Systems) kialakításának célja, hogy a magyar közlekedési rendszer az innováció-vezérelt gazdaság szerves részévé, hatékony, gazdaságos és biztonságos infrastrukturális és szolgáltatási háttérévé váljék. Ma már rendelkezésre állnak azok az alaptechnológiák (kommunikáció, mérés, adatgyűjtés, stb.), amelyek felhasználásával és megfelelő összekapcsolással elérhető az intelligens közlekedési megoldások fokozatos bevezetése.

Projektcélok: a hazai és az EU országok közötti (autópálya és városi) forgalomirányító rendszereinek egymással való összekapcsolása, forgalmi monitoring rendszer, változtatható jelzésképző táblák, intelligens sebesség menedzsment, automatikus díjszedés, utas-információs és navigációs rendszer. Az e-Safety célkitűzések, a CONNECT euroregionális projekt és más EU prioritást élvező kezdeményezések ötvözése a szomszédos országok forgalom szervezési kérdéseivel.

Ebből rövid távon a forgalmi monitoring rendszer és a torlódásos szakaszokon az intelligens forgalom felügyeleti rendszert, míg hosszabb távon a szomszédos országok központjaival együttműködő központok működtetését célszerű megvalósítani.

Az integrált telematikai rendszer magában foglalja az autópályák és nagy-forgalmú (városi bevezető útszakaszok, Duna-hidak, határátkelőhelyek) útszakaszok forgalmi helyzetére vonatkozó automatikus adatgyűjtő rendszereket, amelyek összeköttetésben állnak más alágazatok információs központjaival, így pl. repülőterek, vasút állomások, tömegközlekedési átszállóhelyek információs portáljain is megjelennek a közlekedési információk, a torlódási kép, illetve az időjárás mérőhely-adatok. Fontos célkitűzés a nemzetközi adatgyűjtő és információ rendszerhez való kapcsolódás, így határokon átnyúló kommunikáció jön létre.

A közlekedési telematika fejlesztésével kapcsolatos beavatkozási területek:

- komplex, multimodális utazási információs és intermodális áruszállítási információs rendszerek fejlesztése, kiemelten az internetes technológián alapuló közlekedési tájékoztató rendszerek kiépítése. Olyan összehangolt információs rendszerek megvalósítása indokolt, amelyek segítségével valamennyi közlekedési alágazatra vonatkozó információk egy helyről érhető el;
- az elektronikus közlekedési tranzakciós szolgáltatások fejlesztése, kiemelten az elektronikus fizetési rendszerek és menetjegyek kialakítására;



– a forgalom monitorozására és irányítására alkalmas eszközök, technikák és eljárások, operatív forgalommenedzsment rendszerek fejlesztése;

A fedélzeti navigációs és biztonsági berendezések elterjesztése, a beszerzés ösztönzése és segítése.

Az eljutás biztonságát három fő tényező összessége adja. Ezek legfontosabbika a közlekedési baleset bekövetkezésének kockázata (azaz a közlekedésbiztonság), de nem hagyható figyelmen kívül az eljutás körülményeinek kiszámíthatósága, valamint az esetleges külső fenyegetettség szintje sem. A megfelelő színvonal elérése érdekében elengedhetetlen a legkorszerűbb technikák, technológiák, eljárások megismerése és átvétele.

### A hidak, nagy műtárgyak felújítása

A 11,5 t tengelyterhelésű és a 44 t össztömegű járműszervek közlekedése szükségessé teszi, hogy a meglévő nyomvonalú utak burkolat-felújítása mellett megerősítésre kerüljenek a folyóhidak és a jelentősebb műtárgyak is. Ezek „önálló programban” történő szerepeltetését indokolja, hogy az országos közúthálózat értékének jelentős hányadát alkotják, és a fenntartás hiányában bekövetkező fokozott leromlási folyamatok nagy társadalmi veszteségekkel járnának.

### A közúti fejlesztési és felújítási célok ráfordításainak optimalizálása

Az előzetesen beállított felújítási forrásból a gyorsforgalmi úthálózat mintegy 400, a főúthálózaton 5700, a mellékúthálózaton 21 000 kilométernyi (jelenleg „tűrhető”, „nem megfelelő”, és „rossz” burkolatállapot osztályzatú) útszakasz felújítása és korszerűsítése valósítható meg, valamint az időközben leromló szakaszokon is elvégezhető a szükséges megerősítés. Ezt követően az országban kizárólag „jó” és „megfelelő” burkolatállapot osztályzatú utak lesznek. A javaslat egy alternatívájaként lehet megjelölni a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztés növelését (további mintegy 270 km gyorsforgalmi út) a főúti (esetleg az egyéb) felújítási ráfordítások csökkentésével.

A fejlesztési és fenntartási beavatkozások ráfordítási arányának optimalizálása nehéz szakértői feladat, jelentős elemzést kíván. Az optimális ráfordítás-arány egyik közelítési lehetősége (részletes számítás hiányában becslése) a gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztéssel – nagyobb program-forrásérték esetén – „érintett” és – kisebb ráfordítás érték esetén – „nem érintett” útvonalak körére kiterjedő program-alternatívák összehasonlító vizsgálata (optimista/pesszimista ráfordítási feltételek változatai). Ezzel az egyszerűsített megközelítéssel 2015. körüli fejlesztéseket és 10 éves vizsgálati időt alapul véve a körülbelül 8000–12 000 egységjármű/nap forgalmú települési átkelési szakaszokat tartalmazó országos jelentőségű útvonalak (pl. 47. sz. főút Szeged és Berettyóújfalú között, nagytávban M47 autót) két fejlesztési alternatívája, a változatok eltérő beruházás- és fenntartás-értékei, valamint pénzben kifejezhető legfőbb gazdasági hatásai összevethetők.

A fentiekben meghatározott útvonal valamely 100 km-es szakaszán a beruházási és üzemeltetési, fenntartási ráfordítások összértéke, valamint a társadalmi megtakarítások a következők (3. táblázat) szerint becsülhetők.

	„A” (főút+2x1 sávós autót) (MrdFt/10év)	„B” (meglévő főút) (MrdFt/10év)
építés	-140	0
felújítás	-(8 + 11)	-15
üzemeltetés, fenntartás	-(4 + 7)	-5
idővesztés csökkenése	60	0
járműüzemi kts. csökkenése	20	0
Összesen:	-90	-20

3. táblázat: Ráfordítások és megtakarítások

A legfontosabb társadalmi – költség-haszon alakító – tényezők fentiekben becsült értékei alapján megállapítható, hogy a kiindulásként vett útvonalak esetében a meghatározó tételek az építés költsége és a közlekedési (társadalmi) idővesztés. Az is szembetűnő, hogy a gyorsforgalmi úti fejlesztést a gazdasági hatékonyság ezen esetekben messze nem indokolja. Ez semmiképpen sem jelenti azt, hogy a 2015-ig tartó időszakra a TEN-T kapcsolatok vonalában – a nemzetközi összekötő és a gazdaságélénkítő szerep miatt – ne lenne elfogadható az ilyen fejlesztések programba illesztése (pl. M43).

A program-alternatívák elemzése során célszerű vizsgálni a tipikusan előforduló fenntartási és fejlesztési beavatkozások jellemző célterületét. Részletes vizsgálatok nélkül (szakmai ökölszabályként) körvonalazható, hogy a mellékúthálózaton – ahol párhuzamos fejlesztés nem jellemző – a felújítás és a fejlesztés közötti választás kényszere nem jellemző: pl. egy zsáktelepülés bekötő útjának felújítása (a második bekötés megépítésének alternatívájával szemben) a környező kistérségi központok elhelyezkedésének függvénye és nem forgalmi, illetve a gazdaságossági kérdés. A mellékúti felújítások indoka mindig az útburkolat állapota, az új összekötő út indoka pedig a környező kistérségi központ felé létrejövő útrövidülés (ezek jellemző forgalomnagyság tartománya 200-1500 egységjármű/nap).

Az elkerülő szakaszok és négy sávra bővítések optimális forgalomnagyság tartománya 5000–10 000 egységjármű/nap (2020. évi időtávban). A 2x1 sávós autót (amely mindig mintegy 20 %-nyi 2x2 sávós előzési szakasz figyelembe vételével tervezett) mintegy 7.000 egységjármű/nap fölött lehet indokolt. A gyorsforgalmi utak 2x1/2x2 sávós léptékváltási határértéke 15 000 egységjármű/nap forgalomnagyság körülnek tekinthető. A jelzett határértékek sok tényező függvényei (pl. átkelési szakaszok, TEN-T, domborzat), de különösen a tervezési időszakban kiindulópontként meghatározott program ráfordítási érték függvénye. A 2020-ig kitekintő gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program megalapozó vizsgálatai azt mutatták, hogy még a progresszív fejlődést biztosító források feltételezése esetén is minden (eddig hivatalosan tervezett) gyorsforgalmi út fejlesztésnél – a fenti határértékekkel összhangban – takarékos megoldásokat kell érvényesíteni.

### 3.2. Vasúti közlekedési fejlesztések

A Közlekedésfejlesztési Terv a szolgáltatásait illetően az átlagos európai színvonalhoz felzárkózó vasúti közlekedést tűzi ki célul. Ehhez elsősorban színvonaljavításra, a szinte már évtizedek óta létező és folyamatos romlást mutató sebességkorlátozások felszámolására, illetve az előbbi megszüntetve és az újonnan rekonstruált vonalakon párhuzamosan a sebességemelésre, korszerű biztosítóberendezések és forgalomirányító rendszerek kiépítésére, a gördülőállomány korszerűsítésére van szükség. Alapelv, hogy a hosszabb távon is államilag működtetett vasúti pályahálózaton és a létesítmények szabad használatában azonos versenyelőnyekkel jelenhessenek meg a kereskedelmi tevékenységet végző vasúttársaságok, elsősorban az árufuvarozás terén (a későbbiekben azonban a személyszállításban is).

Meg kell állítani a vasúti szállítás térszűkítésének folyamatát Magyarországon, ami nem tekinthető egy adott időpontig véglegesen lezárható, hanem folyamatos tevékenységnek. A hálózat nagysága legyen társadalmilag elfogadható és finanszírozható. A vasúti rendszerben elkülönül az országos (transz-európai hálózati elemek, egyéb országos törzsvasúti pályák és országos vasúti mellékvonalak), valamint a regionális (térségi) közlekedés. A vasúti közlekedés regionalizálását össze kell kapcsolni a többi közlekedési ágazat regionalizálásával, komplex rendszerben gondolkodva. Ennek alapfeltétele a jelenlegi kétszintű államigazgatás korszerűsítése újabb szintek kialakításával.

A fejlesztési igények eltérhetnek a személy és az áruszállítás tekintetében. A személyforgalom (s annak különösen az elővárosi szegmense) korszerű, jó városi közlekedési kapcsolatokkal rendelkező fejpályaudvarokat igényel és emellett olyan vasúti megállóhelyeket és állomásokat, amelyek megkö-

zélítési és átszállási kapcsolatai a városi tömegközlekedési járatokkal legalább megfelelő színvonalúak, de inkább kiválóak. Mindezek indokolják az elővárosi és az ezekhez közeli szakaszokon a jelentősen nagyobb vonali kapacitást. Az áruforgalom számára a teljes hálózaton elérhető átjutási sebesség, az áruforgalmi/logisztikai központok elérhetősége a meghatározó. Megemlíthető még a vasúti áruszállítás versenyképességét rontó alacsony árutovábbítási (vagy kereskedelmi) sebesség, amit a műszaki sebesség emelése csak részben képes javítani, lévén az inkább üzemszervezési feladat.

A vasúti közlekedés fejlesztési prioritásai:

- A törzshálózat teljes egészében átépül 2013-ig (120-160km/h); a pálya és a kapcsolódó vasúti létesítmények felfejlesztése az európai normáknak megfelelő műszaki és szolgáltatási szintre. Ezen belül is elsődleges cél az Európai Unió vasúti folyosóihoz kapcsolódó (IV., V. és V.b. pán-európai folyosók, majd távlatilag az V.c. és X.b. folyosók menti) hálózat fejlesztése. Célszerű továbbá biztosítani a Sopron-Szombathelyen keresztül vezető, Észak-déli irányú vasúti tengely fejlesztését is.
- Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése: korszerűsödnek a Budapestre bevezető vasútvonalak, e vonalak mentén az állomások és megállóhelyek, a vonalak végpontjaiban a fejpályaudvarok, elővárosi vasút – kapcsolódó állomások és megállóhelyek (valamint még az utasforgalmi létesítmények, az állomási előterek, az intermodális csomópontok, a P+R parkolók, a kerékpártárolók, a korszerű forgalomirányító és utas-tájékoztató rendszerek) fejlesztése.
- A személyszállító járműpark korszerűsítése és bővítése, elsősorban az elővárosi közlekedés tekintetében.
- A Ferihegyi repülőtér gyorsvasúti kapcsolatának kiépítése.
- Idegenforgalmilag frekvenciát területek elérésének fejlesztése.
- A kombinált szállítás és a logisztikai központok vasúti kiszolgálása.
- A határ infrastruktúra korszerűsítése az EU külső határain a tartózkodási idők csökkentése érdekében.
- A nagysebességű vasút lehetséges nyomvonalának egyeztetése az érintett területek védelme szempontjából.
- Vasút-közút-HÉV szintbeli kereszteződések ütemes felszámolása Budapesten belül és környékén. A szintbeli kereszteződések mielőbbi felszámolását az indokolja, hogy a korszerű, színvonalas, ezért nagy jármű- és utasforgalommal járó ütemes menetrend mintegy „besűríti” a járatokat, lelassítva ezáltal a szintbeli kereszteződéseken áthaladó közúti járműforgalmat, növelve egyúttal a torlódásokat.
- Az északi összekötő vasúti híd felújítása.
- A biztonsági, vasúti informatikai és a vasúti utas-tájékoztató, jegyeladó, és egyéb infokommunikációs rendszerek fejlesztése. Ez utóbbi kiterjed az elektronikus jegyek bevezetésére, nem csak a fővárosban és környékén, az Interneten lebonyolítható jegyvásárlásra, a gördülőállomány nyomon követésére GPS segítségével.

### 3.3. Víziközlekedési fejlesztések

#### Vízi utak

A Duna vízi útja egyben a VII. páneurópai folyosó, a TEN hálózat része, ezért fontos, hogy az európai nemzetközi hajózásban szabványos 2,5 méter merüléssel, 1300-1600 tonna hordképességű hajók számára a Rotterdamtól Constantzáig terjedő transz-európai vízi út teljes hosszán, és ezen belül a Duna teljes magyarországi szakaszán akadálymentes és tartósan megbízható közlekedési feltételek álljanak rendelkezésre. A jelzett okból Magyarország nemzetközi kötelezettsége a VI/b (Budapest felett), illetve a VI/c (Budapest alatt) vízi út osztályának megfelelő, az év időszakának túlnyomó hányadában minimálisan 2,5 méter merüléssel hajókkal megbízhatóan hajózható vízi út biztosítása az 1811. és az 1433. folyamkilométerek közötti

teljes magyar Duna-szakaszon. A fejlesztés kulcskérdése a vízszintek olyan emelése, ami környezeti és ökológiai kivánalmakkal is harmóniában van. Ennek megfelelően – a munkálatokra uniós határozattal elkülönített uniós források igénybevételeivel –, a dunai szabályozási munkáknak 2007 és 2013 között meg kell valósulniuk. A munkálatok költsége – előzetes rendben – mintegy 75 milliárd forintra becsülhető. Figyelemmel a vízi út hosszára, jelentőségére, az uniós hozzájárulásra és a munkálatok több évre való elosztottságára, a költségek messze az elfogadható határokon belül maradnak.

A Tisza vízi útja tekintetében kulcskérdés, a Csongrád térségében szükséges szabályozási munkálatok eredményes megvalósítása. A forgalombiztonság megerősítéséhez, és a Dunán is közlekedő nemzetközi személyhajók átbocsátásához nélkülözhetetlen továbbá a meglévő hajószilipeket kiegészítő, párhuzamosan működő legalább 125 méter hosszúságú második zsilipek megépítése.

Mindezekre figyelemmel, a nem túl távoli jövő feladata a Tisza nemzetközi vízi úttá nyilvánítása. Jelenleg a Tiszán az 1955. évi, a Tisza folyón történő hajózásra vonatkozó magyar-jugoszláv egyezmény alapján csak a két ország hajói közlekedhetnek, harmadik országok hajói csak eseti engedély alapján hajózhatnak, amelynek érvényesíthetősége a torkolati pozíciót elfoglaló a Szerbia hatóságainak jóindulatától függ. Ennélfogva az egyezmény felülvizsgálatával a tiszai hajózási lehetőségek jobb kihasználását célzó, korszerűbb szabályozást tartalmazó Megállapodás kidolgozása magyar érdek. Az utóbbi időben mind a szomszédos országok, mind több EU-tagállam részéről egyre hangsúlyosabb igény mutatkozik a Tiszán és egyes mellékfolyóin történő hajózás iránt. A tiszai hajózási fejlesztést célzó regionális együttműködés és az ennek keretében szolgáló többoldalú megállapodás kidolgozására vonatkozó készségét már mindegyik érintett ország - kezdeményezésünkre, kétoldalú viszonylatban - megerősítette.

A jelzett intézkedések révén Tokajig nyílik meg a folyó a nemzetközi járatban közlekedő személyhajók számára, de elhárul a Szeged feletti Tisza-szakaszra oly rég-óta tervezett kikötőfejlesztések előtti akadály is.

A Csongrád térségében végrehajtandó, illetve a folyónak a Csongrád és Kisköre közötti szakaszát érintő szabályozási munkálatok becsülhető költsége 25 milliárd Ft. és 35 milliárd Ft. közötti összegre tehető. A folyó hajózhatóságának megteremtésével nemzetközi forgalomra alkalmas közforgalmú kikötővé fejleszhető lesz a szolnoki és a tiszaujvárosi kikötő is. A tiszai hajózhatósági feltételek javítására teendő intézkedésekre figyelemmel, gondoskodni kell a Körösök hajóval történő megközelíthetőségéről (a bökényi szabályozó mű hiánya miatt ez napjainkban többnyire nem lehetséges), továbbá hajózhatóságának biztosításáról, a Körösöknek az idegenforgalom és áruforgalom számára való hasznosíthatóságáról. A Körösök megközelíthetőségének biztosítását a különösen fuvarköltség érzékeny gabona és más terményeink piacra juttatásával összefüggő érdekeink is indokolják.

A Sió kiegészítőleges szabályozó művek viszonylagosan alacsony költséggel történő beépítésével közel egész éven át hajózhatóvá tehető a kedvtelési célú vízi járművek számára és a térség idegenforgalmi-üdülő körzétéhez fejleszhető.

#### Országos közforgalmú kikötők

Valamennyi országos közforgalmú kikötőnk (a továbbiakban: OKK) hatékony működése érdekében, így természetesen a Győr – Gönyű OKK áruforgalmának növelése érdekében is, 2015-ig valamennyi közforgalmú kikötőt nehézárú továbbítására alkalmas, legalább 22,5 tonna tengelyterhelésre méretezett vasúti pályával kell az országos hálózattal összekapcsolni. A kikötői vasúti és közúti kapcsolatok kialakítása során, az ún. túl-méretes és túlsúlyos árudarabok szállításának elősegítésére a megfelelő úrszelvényemreire és lehetőség szerint a szintbeli kereszteződésektől mentes bevezetésre kell törekedni. A privatizációra felkészített és működtetése tekintetében várhatóan értékesítésre kerülő Csepeli Szabadkikötő vasúti kapcsolatának fejlesztése a szintbeli közút vasút keresztező-



dés kétszintűvé alakításával a korábban készült tervek szerint valósítható meg.

Összehangolt fejlesztés esetén a kikötők természetes módon kínálják logisztikai elosztó központként történő működtetésük minden előnyét.

BUDAPEST Nemzetközi Személyhajó-állomás kialakítása a gyorsan növekedő nemzetközi szállodahajó-forgalom kívánalmához igazítva színvonalasan a parti háttérterületek biztosításával lesz megoldva. Mohácson és Szegeden 2007 végéig a schengen-i kritériumokra figyelemmel kell a határátkelés feltételeit megvalósítani.

#### **A hajókon keletkező hulladék és szennyező anyagok átvétele és semlegesítése**

A vízi utakra vonatkozó nemzetközi és hazai szabályozásnak megfelelően minden kikötőben biztosítani kell a hajókon keletkező hulladék átvételének, ideiglenes tárolásának, valamint semlegesítés céljából történő elszállításának feltételeit.

#### **Folyami Információs Szolgálat**

2008-ig a Duna magyar szakaszán, illetve a Transz-európai Közlekedési Hálózathoz (TEN) tartozó vízi utakon az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelvében meghatározott folyami információs szolgálatot kell létrehozni és működtetni. Az Európai Unióban elfogadott közösségi célkitűzés a belvízi szállítás versenyképességének helyreállítását, a természetes és az épített környezet biztonságát szolgálja. Régiókban Ausztria kapta a feladatot, hogy a Duna menti uniós tagállamoknak a folyami információs szolgáltatások létrehozatalában kifejtett tevékenységét koordinálja és ellenőrizze.

#### **A főváros és a környező települések közötti személyforgalmi szolgáltatások**

A főváros és a környező települések közötti személyforgalmi szolgáltatások szélesítése céljából, a szentendrei és a csepeli HÉV vasúti összeköttetésének kiépítéséig, de azon túl is a Budapest és a tőle északra elhelyezkedő települések közötti tömegközlekedés tehermentesítésére, kiegészítésére, Vác, illetve Szentendre és budapesti megállóhelyek közötti utazások céljára kb. 100-150 fő befogadóképességű ún. gyorshajójárat beindításával oldható meg – viszonylag kis beruházással.

#### **3.4. Légiközlekedési fejlesztések**

A légiforgalom Európában éves átlagban 5-6%-kal nő, ezért jelentős nyomás nehezedik a repülőterek, továbbá a légterek kapacitására. Ahhoz, hogy ezt a növekvő igényt kezelni lehessen, a repülőterek és a légiforgalmi szolgálatok kapacitásai bővítésére, valamint forrásaik hatékonyabb kezelésére kényszerülnek. A repülőterek létfontosságú kapcsolatot képeznek az Európát átszelő hálózatban, amely biztosítja, hogy valamennyi régió elérhető legyen és ezért a fenntartható gazdasági növekedés hasznából részesedhessen.

A légiközlekedés fejlesztésének meghatározó elemei a következők:

- a légiközlekedés biztonsága,
- a jogellenes cselekmények elleni védelem,
- a légiközlekedés liberalizálása, versenyképesség fokozása,
- a légiközlekedési infrastruktúra, környezetvédelem, intermodalitás,
- a légiforgalmi szolgálatok interoperábilis, összehangolt és folyamatos rendszerként való fejlesztése és működtetése,
- a magyar repülés intézményi feltételrendszerének egységes globális és EU normáknak megfelelő továbbfejlesztése.

A repülőtéri ipar egyik jellemzője az érkező és induló légi járművek száma, valamint az ahhoz tartozó az utas- és légiáruforgalmi volumen. Az ipar nyereségessége nagymértékben függ az utasok számától és a teheráru forgalomtól, továbbá a szolgáltatások választékától és minőségétől. A repülőterek állandó költsége magas, mivel az infrastruktúra alap-

vető és szükséges szintjét fenn kell tartani még a legkisebb légi forgalom esetén is.

Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér forgalma a liberalizált egységes EU légiközlekedési piaci feltételek között dinamikusan növekedett, éves utasforgalma meghaladja a 8 milliót. Ezen belül jelentős, egyre növekvő részarányt képvisel az alacsony költségű, ún. fapados légitársaságok hirtelen és nagymértékben megnövekedett forgalma. Az utasforgalmi igények, illetve kereslet növekedése 2015-ig várhatóan meghaladja az évi 10–15%-ot, a 2005-re várhatóan a 60 000 tonna körüli éves cargo forgalom vonatkozásában pedig évente 8–10%-ot meghaladó növekedésre lehet számítani. Központi nemzetközi repülőterünk elérte utas- és légiáruforgalmi kapacitásának a határát és már nem képes a légiáru fuvarozási igények kielégítésére. A repülőtér üzemeltetési jogának jelentős részben magánkézbe kerülésével sem szűnt meg a repülőtérhez tartozó közlekedéspolitikai célrendszer megvalósulásához fűződő kormányzati szerepvállalás szükségessége, annak figyelembe vételével, hogy a repülőtér fejlesztése műszaki-gazdasági kényszer. Ezt a célrendszert a BA Rt. új többségi tulajdonosával egyeztetve kell az új helyzetnek megfelelően a Közlekedés Fejlesztési Terv időtávjára meghatározni.

A forgalom átbocsátás növekedésével a repülőtéri bevételre gyakorolt hatásnak pozitívnak kell lennie, mivel a megemelkedett légi forgalom hozzájárul a repülőtéri bevételhez a repülőtéri díjak fizetése révén. A nem közvetlenül a légiközlekedésből származó bevételeket illetően, az utasforgalom növekedésével a repülőtereknek további lehetőségeket kell biztosítaniuk akár közvetlenül, akár közvetve (koncesszió útján) kereskedelmi szolgáltatásokra, pl. üzletekre, vendéglátó-ipari helyekre, gépkocsi parkolásra, gépkocsi bérletre, hirdetésre stb., amelyek jellemzően kiemelkedően nyereséges tevékenységek a repülőtér számára, a légiközlekedési szolgáltatásokból származó bevételekkel összehasonlítva. Hasonlóképpen a légiáru forgalom növekedése lehetőséget ad létesítmények, helységek és eszközök kialakítására, illetve beszerzésére és bérbeadására az áru fuvarozó, szállítmányozó vállalatok, légitársaságok és egyes esetekben olyan vállalatok részére, amelyek ipari egységeket kívánnak létesíteni repülőtér közelében.

Mindezek figyelembe vételével a Közlekedésfejlesztési Terv a Budapesti Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér bővítése és korszerűsítése mellett a vidéki regionális és kistérségi jelentőségű repülőterek fejlesztésére is hangsúlyt helyez. Fontos feladat a Taszári Repülőtér fejlesztése és hasznosítása is, amelynek fejlesztési projektjét mielőbb véglegesíteni szükséges.

Az infokommunikáció már napjainkban is egyre növekvő mértékű szerepet játszik a légi közlekedésben, különösen említésre méltó az elektronikus jegyrendelés gyors ütemű terjedése. Interneten már nemcsak a menetrend ismerhető meg, hanem a jegyárúsítás összekapcsolódik a szállodai szobafoglalással, sőt turisztikai programok szervezésével is. Ebből a szempontból a légi közlekedési vállalatok követendő példát mutatnak a többi közlekedési vállalatnak is.

Fontos feladat a magyar légtér kapacitásának optimális felhasználása, az abban nyújtott légiforgalmi szolgáltatások színvonalának, hatékonyságának folyamatos fejlesztése. A polgári és katonai légiforgalmi irányítási feladatok integrált összehangolt ellátásával. A légiforgalmi irányítás szervezetfejlesztésének keretében meg kell valósítani a légiforgalmi irányító szolgálatok társasággá alakítását EU tapasztalatok figyelembevételével. Biztosítani kell pozícióinkat az Ausztria, Cseh Köztársaság, Horvátország, Magyarország, Olaszország, Szlovákia, Szlovénia regionális együttműködésével létrejövő közép-európai magas légtéri közös légiforgalmi irányítási központ (CEATS UACC) megvalósítására irányuló magyar részvételben, ami része a magyar automatizált légiforgalmi irányítási rendszer fejlesztésének, és ami egyúttal részét képezi az Egységes Európai Légtér (Single European Sky) nemzetközi koncepció megvalósításának.

A növekvő légi forgalom kiszolgálására az EU Kohéziós Alap támogatásával megkezdődött a magyar légiforgalmi irányításnak az ország teljes légtérét érintő fejlesztése. A projekt a

tervek szerint 2008-ig fejeződik be. Ennek keretében kerülnek korszerűsítésre, illetve cserére a kőrishelyi és püspökladányi távolkörzeti radarok, továbbá a ferihegyi mozgásellenőrző radar. A légiforgalmi szolgálatok infrastruktúra fejlesztését az Egységes Európai Légtér európai koncepciójának részeként EU finanszírozási részvétellel, a repülőtéren, a légiforgalmi irányítási fejlesztéseket a központi költségvetést kímélően, saját forrásokra alapozva kell megvalósítani.

### 3.5. Városi közlekedési fejlesztések

Magyarország lakosságának közel kétharmada él városokban. A közlekedési problémák fokozottan jelentkeznek városi és elővárosi területeken, ahol a lakó- és munkahelyek halmozódnak, illetve a helyváltoztatási és szállítási igények koncentrálnak.

A városok és agglomerációs térségeik közlekedés- és területfejlesztése között – a közlekedési igények közigazgatási határtól független megjelenése miatt – célszerű összhangot biztosítani, a meglévő területi egyenlőtlenségeket csökkenteni kell, újak kialakulását meg kell akadályozni a települések felzárkóztatása, esélyegyenlőségeinek biztosítása révén.

A helyi, környéki, regionális, országos és nemzetközi közlekedési rendszerek közötti átjárhatóság biztosítása érdekében, a hálózatok hierarchikus egymásba illeszkedése szükségessé teszi, hogy a részrendszerek fejlesztését a magasabb szintű rendszerekhez (hálózatokhoz) igazítsuk.

A városi közlekedéspolitika fő prioritása olyan városi közlekedésfejlesztési stratégia, amely a fenntartható mobilitás érdekében a személyközlekedésben nem az egyéni gépjármű közlekedést, hanem az áruszállítást közlekedést részesíti előnyben, valamint az áruszállításban határozottabban támaszkodik a city-logisztika megvalósítására.

### A nagyvárosok és környékük közlekedésének javítását célzó projektsomagok

Az elővárosi vasutak fejlesztése a nagyvárosok (versenyképeségi pólusok) környéki közlekedésében válik a további fenntarthatósági célú közlekedési rendszerfejlesztés alapjává azáltal, hogy a nagybiztonságú, nagykapacitású szolgáltatás meghatározza egy adott térség közlekedés földrajzi, gazdasági feltételei mellett a személyközlekedés kisebb kapacitású szolgáltatásainak fejlődését. A hálózati szintű szolgáltatás fejlesztés feltétele az infrastruktúra és gördülő állomány koordinált fejlesztése, a közúti és vasúti szolgáltatások összehangolása, valamint az átszállást (intermodalitást) és átjárhatóságot (interoperabilitást) biztosító kapcsolódási pontok csomópontok, átlapoló hálózatok, valamint a P+R, B+R parkolási lehetőségek kialakítása.

A felszíni közforgalmú közlekedés rekonstrukciójának, a felszíni kötött pályás közlekedés fejlesztésének megvalósításán keresztül kell történnie. A felszíni közforgalmú közlekedési rendszerek fokozottabb előnyben részesítése az egyéni közlekedéssel szemben, további elkülönített és védett pályák kialakításával, forgalomirányítási előnyadással kiegészítve együtt szolgálja eredményesen a kitűzött célokat. Az utasok átszállását indokolt esetben a kötött pályás hálózatok átjárhatóságával (interoperabilitás) szükséges csökkenteni. Ilyen interoperabilitás a villamoshálózat és a nagyvasúti rendszerek között megvalósítható. Az átjárhatóság kialakításához az infrastruktúra (pálya + biztosító berendezések, utas-tájékoztató rendszerek) kiépítésével és a megfelelő gördülőállomány beszerzésével lehet a feltételeket megteremteni.

A nagyobb városok területén a településszerkezet javításának, a további városközponti fejlesztések rendszeres akadályaként, hogy a város fejlődését megelőző vasút hálózati fejlesztések eredményeként a kialakított vonalak, fej és átmenő pályaudvarok, esetenként forgalmas útvonalra változott közúti útszakaszok valósággal kettéosztják a funkcionálisan egybe tartozó területeket is. Ennek megoldására szinte egyedüli lehetőség a szintbeli vasúti és főúthálózati vonalvezetések, illetve kereszteződések számának csökkentése, amely a baleseti gócpontok felszámolásán keresztül a közlekedésbiztonság javulását eredményezi, egyidejűleg a környezetkárosító kibocsátások csökkentését eredményezi a forgalom kisebb akadályozottságán keresztül, valamint az adott keresztmetszet átbocsátóképességét is növeli.

lyozottságán keresztül, valamint az adott keresztmetszet átbocsátóképességét is növeli.

### A budapesti közlekedés fejlesztése

Hazánk lakosságának egyharmada (mintegy 3,3 millió fő) él Budapesten és a környékére kiterjedő városias területen. A térség lakosságának jelentős része ingázó, ami nagy terhelést ró az elővárosi közúti és kötött pályás közlekedési hálózatra. Budapest és vonzáskörzete között naponta irányonként mintegy 555 ezren közlekednek (két irányban 1,11 millió utazás), míg Budapesten belül összesen mintegy 4 millió utazás valósul meg. Közülük mintegy 175-180 ezren közforgalmú közlekedési eszközökön utaznak. Az ingázók közül mintegy 66 ezren a MÁV Rt. elővárosi vonatait és 44 ezren a Volánbusz Rt. elővárosi autóbussz járatait, 30 ezren a BKV-HÉV-et és 35 ezren a BKV Rt. környéki autóbussz járatait veszi igénybe. Összességében közel 100 ezren érkeznek kötött pályás közlekedéssel, míg mintegy 80 ezren autóbusszal. A fővárosban és környékén közlekedő 380 ezer személygépkocsi száma folyamatosan növekszik.

A közforgalmú közlekedés legnagyobb tévesztése a város és városkörnyék relációjában következett be. A közforgalmú eszközök és személygépkocsi-használat aránya a főváros és környéke közötti forgalomban kb. 30:70 % a személygépkocsi javára, míg Budapesten belül még 60:40 % a közforgalmú eszközök javára.

A kormányzat kiemelt feladatnak tartja az országos közlekedésfejlesztési célokhoz illeszkedő, fővárost érintő kormányzati és fővárosi fejlesztéseket és az alábbi programcsomagok megvalósítását tartja szükségesnek:

A strukturált közösségi közlekedési rendszer megújítását a nagy kapacitású kötött pályás gerinchálózat kialakításával kell kezdeni, amelyet követően lehet az elővárosi autóbussz hálózatot érdemben átszervezni. A több mint száz éve kiépült Budapestre vezető 11 MÁV vasútvonal, amelyből kettő kivételével 9 villamosított, négy egyvágányú, egyúttal három kivételével részei is a TEN hálózatnak. Az ütemezett megvalósuló Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) 15 szektorából (Budapestre irányuló fő utas-áramlási irányból) 3 kivételével mindet lefedik. További két BKSZ szektort a szentendrei és ráckevei BKV-HÉV vonalak szolgálnak ki. A Budapestre vezető vasútvonalak tehát jó kiindulási alapjai Budapest és környékén megkezdett közlekedési szövetségi rendszer alapját képező ütemes menetrendi kínálatot biztosító kötött pályás gerinchálózatnak, amelynek mentén lehet a további intermodális átszálló csomópontokat, P+R, B+R létesítményeket kialakítani.

A budapesti városi gyorsvasúti rendszer (metró, HÉV) hiányzó kapcsolódási pontjait az elővárosi vasútvonalakkal együtt tervezve kell kialakítani, hogy az agglomerációs utasok nagy kapacitású kötött pályás rendszereken juthassanak el a belvárosig. Ezzel lehetővé válik később az elővárosi vonatok – legalább részlegesen – átlós (budapesti fejpályaudvarokat nem érintő) szervezése is, amellyel a fejpályaudvarok részben tehermentesítővé lesznek. E projekt részeként kezelendő a 40 budapesti megállóhely, vasútállomás, fejpályaudvar, az áruszállítási funkcióját veszített budapesti körvasút, valamint a városi tömegközlekedési és egyéni közlekedési kapcsolódási pontjainak összehangolt fejlesztése (az előbbi esetében az átszállások, az utóbbi esetében a parkolási lehetőségek biztosítása).

A közösségi közlekedés fejlesztési programjának ki kell egészülnie a budapesti M0 körgyűrűt kiegészítő, észak-déli „belső” 2x2 illetve 2x3 sávú közúti közlekedési forgalmi folyosóval, amely a földrajzi és történelmi városszerkezeti adottságokat figyelembe veszi. A járműáramlatoknak a belvárosi területeket és Duna parti rakpartokat forgalmi, ezzel környezeti és városképi szempontból is mentesítő újraszervezését a Duna vonalában vezetett alagút biztosíthatja, amelynek 3 csomóponti területe újabb Duna hidak építését is kívánja, másodlagos hatással a jelenlegi hidak környékén a koncentrált forgalmú helyek terhelését csökkenti. Az alagút elemeket a felszínalatti vonalvezetések költségeihez mérten olcsón lehetne előállítani, helyszínre juttatni és a mederfenékbe süllyesztetten összeszerelni. A tervezett három csomópont hét ki és behajtó helyét azonban, alagút építési technológiával kell már megvalósítani.



### 3.6. Intermodális logisztikai fejlesztések

A logisztikai szolgáltatások piaca az átlagos gazdaságnövekedési ütem többszörösével bővül, s munka intenzív tevékenységei az előállított hozzáadott érték révén jelentős gazdasági eredményt nyújtanak. Ugyanakkor a hazánkban logisztikai céllal „megállított” áruáramlatokból származó forgalomnövekmény – racionális szervezethez híján – a környezetre káros hatásokat is gyakorolhat. Ezért az intermodális (szállítási módokat összekapcsoló) logisztikai fejlesztések átfogó célja egy olyan szállítási-logisztikai rendszer kialakítása Magyarországon, amely az ország kedvező geopolitikai helyzetére építve képes a Kelet- és Dél-Európába irányuló elosztó-gyűjtő központi funkciók hatékony és egyúttal környezetkímélő (vasúti és vízi árutovábbítást preferáló) ellátására. Az intermodális szállítás és logisztika témáját mind az EU, mind pedig a magyar közlekedéspolitika kiemelten kezeli, de a logisztika a megújuló hazai gazdaságstratégia egyik pillére is egyben.

Hazánkban – állami támogatással – már több mint egy évtizede megindult a kombinált áruszállítás és az ezt kiszolgáló alpinfrastruktúra (terminál-, illetve logisztikai központ hálózat) fejlődése. A vasúton továbbított kamionok száma – 2004-ben 79 ezer db – az elmúlt években gyorsuló ütemben esik vissza, főként az EU csatlakozásból adódó nemzetközi közúti áruvarozási liberalizációnak köszönhetően. A nem kísért vasúti-közúti kombinált forgalom teljesítménye – 5,1 millió tonna 303,4 ezer egységben – ezzel szemben az utóbbi években mérsékelten növekvő trendet mutat, míg a vízi kombinált forgalom részaránya – 20,8 ezer egység – egyelőre alacsony. A nemzetközi tendenciák hosszabb távon a kísértetlen kombinált szállítási megoldások előretörését vetítik előre, így a fejlesztéseket is e mód ösztönzésére célszerű összpontosítani.

Az intermodális (vagy az 1998-ban elfogadott koncepció elnevezése alapján ún. országos jelentőségű) logisztikai központok közül a csepeli, továbbá a győri és a bajai központ trimodális (közút-vasút-víziút), a többi bimodális (közút-vasút) kiépítettségű. Az üzletileg leginkább prosperáló országos logisztikai központok a budapesti (Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK), Csepeli Szabadkikötő, Harbor Park), valamint a debreceni, székesfehérvári és soproni logisztikai térségekben működnek. A többi kijelölt központban is megindult a fejlődés: Győr-Gönyűn újabb létesítményeket adnak át, s Szegeden és Szolnokon is elkezdtek a nagy volumenű beruházásokat. Nagykanizsán és Miskolcon egyelőre kevésbé jelentkezik az igények, csakúgy, mint a kiépítettségét tekintve mezőgazdasági centrum szerepet betölthető Baján. Záhonyban számottevő kapacitást, de egyúttal leromlott állagú infrastruktúra vár korszerűsítésre. Az egyéb logisztikai létesítmények többnyire magánkezdeményezések mentén fejlődnek, ám néhány regionális logisztikai központ intermodalitása révén teljesítheti az országos szintű követelményeket is.

A további fejlesztésekhez szükséges kormányzati szerepvállalás meghatározásakor alapelvként kell tekinteni, hogy az állam elsősorban az olyan feltételek biztosításában működjön közre, amit a piac önmagában nem tud megoldani, ugyanakkor meglétük elengedhetetlen a környezetkímélő logisztikai szolgáltatások elvégzéséhez. Ennek megfelelően az alábbi szolgáltatásnyújtási keretfeltételek kialakítása, jobbítása támogatandó az intermodális áruszállítás-logisztika terén:

- külső logisztikai infrastruktúra fejlesztése: intermodális logisztikai központok elérhetőségének javítása;
- belső logisztikai infrastruktúra fejlesztése: átrakó terminálok, valamint a logisztikai szolgáltatási tevékenységhez szükséges eszközpark létrehozása, korszerűsítése;
- intermodális áruszállító járműpark fejlesztése: kombinált áruszállításhoz alkalmazható speciális szállítóeszközök beszerzése, korszerűsítése.

A logisztikai fejlesztések egy része inkább a közlekedésfejlesztés (logisztikai központok elérhetőségének javítása, intermodális átrakók kialakítása és korszerűsítése, intermodális járműpark rendelkezésre állítása), más részük viszont a (logisztikai) vállalkozások versenyképességének javítása (logisztikai központokon belüli szolgáltatási feltételek kialakítása, jobbítá-

sa) témakörébe tartozik. Ennek megfelelően a logisztika az NFT II-ben két operatív programban (OP) fog helyet kapni: az infrastruktúra OP-ben és a versenyképességi OP-ben. Az előbbi előzetes projekt kiválasztási (illetve az igényektől függően még esetleg pályázati), utóbbi pályázati rendszerben fog működni. A projektszelekció, illetve a pályázati feltételek kialakítása a támogatásokat potenciálisan igénybevevő piaci szereplők és szakmai szervezeteik bevonásával történik.

Az intermodális logisztikában közlekedési szempontból fejlesztendő területek, beavatkozási pontok közlekedési alágazatonként az alábbiakban (4. táblázat) foglalhatók össze.

Közlekedési alágazat	Kapcsolódó logisztikai beavatkozási területek
<b>Közút</b>	– intermodális áruforgalmi terminálok / logisztikai központok közötti elérhetőségének, kapcsolatainak kiépítése, fejlesztése
<b>Vasút</b>	– áruforgalmi terminálok / logisztikai központok vasúti elérhetőségének, kapcsolatainak kiépítése, fejlesztése – vasúti-közúti átrakók kiépítése, fejlesztése – kombinált szállításra alkalmas vasúti gördülállomány beszerzése
<b>Vízi közlekedés</b>	– víziút-közúti/vasúti átrakók kiépítése, fejlesztése (a belvízi kikötőfejlesztésekhez kapcsolódóan) – kombinált szállításra alkalmas vízi járművek beszerzése

#### 4. táblázat: Közlekedési vonatkozású logisztikai fejlesztések

A közlekedési vonatkozású – döntően NFT II-beli – logisztikai fejlesztéspolitika a közlekedéspolitikába illeszkedő, azaz intermodális szállítási-logisztikai megoldásokat igazolhatóan előmozdító, de egyúttal üzletileg is hatékony piaci indítatású kezdeményezések infrastrukturális/járműparkbeli kiegészítő támogatását jelenti. Az állami/EU támogatásból, vagy annak hozzájárulásával épülnek meg, kerülnek korszerűsítésre az alapvető infrastrukturális elemek, vagy kerülnek beszerzésre az intermodális szállítójárművek abban az esetben, ha az intermodális – vagy a fejlesztések révén azzá váló – logisztikai létesítmény/szolgáltatás üzemeltetője/befektetője számon kérhetően elkötelezi magát az ezek bázisán vagy ezekkel kialakított szolgáltatásrendszer hosszú távú, fenntartható biztosítására. Ezen belül hangsúlyosan kezelendők a térszerkezetiileg kiemelt logisztikai régiókban megvalósítandó projektek. Ez utóbbiak a tartós EU határ menti, általában elmaradottabb infrastruktúrájú, nemzetgazdasági és üzleti szempontból is perspektivikus, de egyúttal a fejlesztések időbeli elcsúszásából adódó nemzetközi pozícióvesztéssel fenyegetett logisztikai régiók, központok. Fő céljuk az, hogy a hazánkat elérő áruáramlatok az itteni intermodális transzformációs pontokon minél nagyobb arányban a környezetet kevésbé terhelő szállítási módok felé kerüljenek áterelésre. Ezt az a tény is támogathatja, hogy az EU – nem EU határármeneteken a verseny még korlátozottabban jelentkezik, így adott a lehetőség a beavatkozásra, szemben az EU-n belüli határármenetek kiélezett versenyhelyzetével.

Az intermodális logisztika infrastruktúrafejlesztési NFT II projektjeivel (logisztikai központok elérhetőségének javítása, intermodális átrakók kialakítása) szembeni specifikus kiválasztási kritérium a megfelelő nagyságrend, s a kapott támogatással szemben vállalt vasútra és/vagy belvízi hajózásra irányuló teljesítménynövekmény. A speciális járműbeszerzés (intermodális járműpark rendelkezésre állítása) NFT II-beli támogathatósága még nem eldöntött tény. Az infrastruktúrafejlesztéssel szembeni előnye, hogy lényegesen kevesebb előkészítést igényel, így projektjei aránylag gyorsan indíthatók és realizálhatók. A „kerítésen belüli” logisztikai fejlesztések (épületek, gépek/berendezések, informatika, részben belső infrastruktúra) NFT II támogatásai pályázati formában lesznek elérhetők, de nem közvetlenül a közlekedésfejlesztés keretében, hanem a korszerű üzleti környezet kialakítását célzó operatív programban.

# Örömteli fejlemények az EU-s szállítások igazolása terén

Az áfa törvény vonatkozó rendelkezése alapján a fuvarozási, szállítmányozási iparág belföldi, más EU tagállamokbeli adóalanyok felé irányuló értékesítéseket végző ügyfelei csak akkor kezelhetik ezen ügyleteiket adómentesen, ha megfelelő dokumentációval igazolják a közösségen belülré történő kiszállítást, illetve azt, hogy az értékesített termék ténylegesen meg is érkezett a külföldi vevőhöz. A termék más tagállamba történő elfuvarozása, eljuttatása különösen fuvarokmánnyal bizonyítható.

A fenti jogszabályi rendelkezés sok fejtörést okozott az elmúlt évben, a nemzetközi teherközlekedésben érintett társaságok belföldi megbízói számára, amelyek indirekt módon természetesen az iparágra is kihatása volt. Az adóhatósági revíziós gyakorlat a fenti törvényi rendelkezésre hivatkozva ugyanis nem ritkán olyan rendkívül szigorú, bár jogszabályilag nem megalapozott elvárásokat támasztott a küldemények kiszállításának igazolására, mint a CMR eredeti, vevő által aláírt, lepecsételt példányának rendelkezésre állása a feladónál. A fuvarozó, szállítmányozó társaságok belföldi ügyfelei ezen elvárásoknak megfelelni akarva ezért fuvarmegbízásaikban gyakran ezekhez igazodó feltételeket kívántak megszabni, amelyek jellemzően arra irányultak, hogy a fuvarozó, szállítmányozó társaság mihamarabb juttassa vissza számukra a fenti feltételeknek megfelelő nemzetközi fuvarlevelet. Ez különösen egyes speciális ügylettípusoknál, mint a napi szinten rendkívül nagy számú küldeményt kezelő társaságok esetén rótt volna aránytalanul nagy adminisztrációs és logisztikai többletterhet, illetve költséget a szállítást végző társaságra, vagy az ügylet sajátosságai-

ból adódóan – pl. többszereplős, vagy láncügyletek – akár megoldhatatlan feladat elé is állította volna azt.

Az adóhatóság feltehetően a rá nehezedő iparági és szakmai nyomás hatására felülvizsgálta korábbi ellenőrzési gyakorlatát, és a kérdést végérvényesen tisztázandó 2005. november 28-án Tájékoztatót tett közzé honlapján, amelyben azonban csak részben rendezte a felmerült problémahelyzetet. A hivatkozott Tájékoztatóban az a Pénzügyminisztériummal egyeztetett adóhatósági álláspont került deklarálásra, amely szerint az áfa törvény vonatkozó rendelkezése nem írja elő azt, hogy az eladónak a fuvarokmány eredeti példányával kellene az igazolás céljából rendelkeznie, hiszen valóban előfordulhat olyan eset, amikor az adómentes értékesítést teljesítő fél a mögöttes jogszabályok szerint, vagy egyéb okból nem rendelkezik eredeti fuvarokmánnyal. Itt az adóhatósági Tájékoztató külön nevesíti is például a többszereplős láncügyleteket, illetve a gyűjtőfuvarozással történő szállítást. Ezen kívül, mivel egyébként a több példányban készített nemzetközi fuvarlevelek minden egyes példányának megvan az áfa bizonylatolástól független funkciója és jogosultja is, nem jelenthető ki, hogy kizárólag az 1. számú példány szolgálhat az adómentes termékértékesítés igazolására. Mindezek alapján az adómentes termékértékesítés igazolására elegendő, ha az adóalany (az eredeti szerződés és számla mellett) csak a fuvarlevél másolati példányával rendelkezik. Itt ugyanakkor az adóhatósági álláspont e követelmény alkalmazásának további feltételül szabja, hogy az eredeti fuvarokmány(ok) az ügylet spe-

cialitásaiból adódóan ne legyenek beszerezhetőek, illetve beszerzésük amúgy irreálisan nagy megterhelést róna az eladóra.

A fenti, végeredményében pozitív kimenetelű adóhatósági jogértelmezés mellett is maradt sajnos még bőven tisztázatlan kérdés e témakörhöz kapcsolódóan. Csak hogy néhány példát emeljünk ki, az adóhatóság ezidáig nem fejtette ki álláspontját arra vonatkozóan, hogy a fentiekén túl milyen egyéb lehetőségek képzelhetők még el az Uniói kiszállítások hitelt érdemlő igazolására. A fuvarlevelek kötelező sorszámozása kérdéskörében sem nyert még megerősítést, hogy alvállalkozó, esetlegesen külföldi alvállalkozó igénybevétele esetén alapvetően a fővállalkozó, vagy alvállalkozója köteles-e a szigorú számadási és kapcsolódó nyilvántartási kötelezettségnek eleget tenni.

Reméljük a jövő majd ezen kérdésekre is az iparág és ügyfelei számára egyaránt kielégítő választ ad.

Végezetül felhívánk még a figyelmüket arra, hogy az adóhatóság egy másik, 2006. január 11-én közzétett Tájékoztatójában iránymutatást nyújt egyes vámügynöki szolgáltatások áfa-rendszerbeli minősítéséhez. Konklúzióként ebből az vonható le, hogy a megfelelő adókezelés és áfa-mérték meghatározásánál részletesen meg kell vizsgálni, hogy az adott tevékenység a konkrét igénybevevő irányában milyen szolgáltatásokból áll, és ezen szolgáltatáselemek közül melyik a domináns. Eszerint válik majd áfa-kötelessé vagy áfa-mentessé az adott szolgáltatás. Ezen témával kapcsolatunk problémáfelvetéseinket következő cikkünkben olvashatják majd.

## Az új Gt.

2005. decemberében a Magyar Országgyűlés elfogadta a gazdasági társaságokról és a cégbírósi eljárásról szóló új törvényeket. A *gazdasági társaságokról szóló 2006. évi IV. törvény* és a *cégnylvánosságról, a cégbírósi eljárásról és a végelszámolásról szóló 2006. évi V. törvény* 2006. július 1. napján lép hatályba, egyben felváltja jelenlegi, 1998-tól hatályos társasági és cégtörvényünket.

A jogszabályok megalkotásának célja a szabályozás korszerűsítése és az európai jogharmonizációhoz való igazodás. Egyértelmű törekvés, hogy egyszerűsödjön a magyar társa-

sági jog, csökkenjen a formalizmus, gyorsabb legyen a cégbejegyzési eljárás, amelynek határidejét tekintve jelenleg Magyarország Európa sereghajtói között van. Az új szabályozás a jelenleginél rövidebb ügyintézési határidőket állapít meg, továbbá társasági formánként kötelező tartalmú szerződésmintákat nyújt, melyek használatával a cégbírósi ügyintézési idő tovább csökkenthető.

Valamennyi társasági formára vonatkozóan új szabályozás lép hatályba, és több olyan szabály is módosul, amely a cégek életére igen jelentős befolyással bír. Néhány fontos



változás felsorolására szorítkozunk, a teljesség igénye nélkül:

- Változnak az apportálás szabályai.
- Megszűnik az egyszemélyes társaságokat érintő tilalom, mely szerint nem lehetnek egyedüli tagjai, illetve részvényesei más gazdasági társaságnak.
- Lehetőség lesz a társaság legfőbb szervének ülésein a tagsági jogokat elektronikus hírközlő eszközök (pl. fax) útján gyakorolni.
- Változik a vezető tisztségviselők felelősségére vonatkozó szabályozás oly módon, hogy a vezető tisztségviselők felelőssége szigorúbbá válik, bizonyos esetekben ez a felelősség azonban korlátozható lesz.
- A felügyelő bizottság választására vonatkozó kötelezettség kevésbé lesz szigorú, a törzstörvényhez kötötten már nem lesz kötelező felügyelő bizottság választása.
- 2009-ig tartó türelmi időt követően megszűnnek a közhasznú társaságok, viszont az új Gt. alapján lehetőség van nonprofit társaság alapítására.
- Megjelenik a német jogban már ismert „elismert vállalatcsoport” és a „tényleges vállalatcsoport” fogalma.
- Megszűnik a közös vállalat és az egyesülés, mint társasági forma.
- Közkereseti, illetve betéti társaságnál lehetőség lesz nem természetes személy vezető tisztségviselővé választására.
- Megváltozik minden társasági formánál az alapító okirat, illetve a társasági szerződés kötelező tartalma.

A változások hatására többek között szükségessé válik a társasági szerződés, alapító okirat illetve egyéb taggyűlés illetve közgyűlés által hozható határozatok átvilágítása.

Az új jogszabályok nemcsak a hatálybalépésüket követően alapítandó társaságokat érintik, hanem a már működő társaságok életére is kihatással bírnak. A már működő társaságok legfőbb szervük (azaz kft-k esetében taggyűlésük, rt-k esetében közgyűlésük) a 2006. július 1-jét követő első ülésen, de legkésőbb 2007. szeptember 1-ig kötelesek társasági irataikat és működésüket az új törvényekhez igazítani és a megfelelő iratokat a cégbírósághoz benyújtani. Ennek elmaradása esetén a cégbíróság megszűntnek nyilvánítja a céget törvényességi felügyeleti eljárás keretében.

Amennyiben a fentiekkel kapcsolatosan bármilyen kérdése van, forduljon Dr. Horváth Dórához a 06 (1) 461-9281-es telefonszámon vagy a [dora.horvath@hu.landwellglobal.com](mailto:dora.horvath@hu.landwellglobal.com) e-mail címen.

PRICewaterhouseCOOPERS 

# SZÁLLÍTMÁNYOZÁS LOGISZTIKA INFRASTRUKTÚRA\*

\*connectedthinking

Tíz éves a Renault Trucks Hungária

## Minden ötödik eladott kamion Renault

**A magyarországi nemzetközi fuvarozók előre látható nehézségei borús időszakot jósoltak 2005-re a hazai piac haszongépjármű-kereskedőinek. A tavalyi év első néhány hónapjában úgy tűnt, a viharfelhők a Renault Trucks Hungária fölé is megérkeztek, azonban a januártól áprilisig tartó kedvezőtlen trend megfordult és egy termékújdonságokban bővelkedő, sikeres évet zárhattunk – mondta az éppen tíz esztendeje alapított cég igazgatója, Philippe Gorjux. A franciásan optimista cégvezető szerint a Renault Trucks magyarországi jövője legalább annyira sikeres lesz, mint a mögötte álló évtized.**

*– Mintegy ötezer magyar rendszámú Renault tehergépjármű járja az itthoni, európai és talán ázsiai utakat is, az értékesítési adatok szerint pedig szoros versenyben – az összes járműtípust tekintve – 6 tonna fölött az előkelő második helyet birtokolják a magyar piacon. Valahogy így képzelték el tíz évvel ezelőtt?*

– Kétségtelenül merész tervekkel kezdtünk hozzá az egykori szocialista tömb piacainak meghódításához, és azt hiszem nem kalkuláltunk rosszul. Az alapokat idejekorán, vagyis közvetlenül a rendszerváltozást követően letettük: 1991-ben képviselői irodát nyitottunk Budapesten, hogy egy első körben megértsük a magyar piac sajátosságait és igényeit, és felvegyük a kapcsolatot a fuvarozókkal. Az első járműveket a Hungarocamion vásárolta, igaz akkor még csak közvetítői szerepet játszottunk a tranzakcióban, saját magyarországi értékesítésünk nem volt. Három évvel később azonban már egy kisebb csapat állt össze a képviselőten, akik főként az alkatrészellátást, a szervizek, fuvarozók munkatársainak márkacentrikus képzését szervezték, 1995-ben pedig már tisztán láttuk, hogy Magyarország egy valódi, ígéretes piac. A felismerést a Renault Trucks Hungária Kft. – mint importőr cég – 1996 júniusi megalapítása követte. Azonnal hozzáfektünk a megfelelő partnerek kiválasztásához, az értékesítési hálózat kiépítéséhez, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy vezető helyet szerezzünk a magyarországi haszongépjármű piacon. Emellett beazonosítottuk a célterületeket, ahol a nemzetközi és belföldi fuvarozásra szánt teherautók mellett kiemelt szerepet kaptak a speciális célú járműveink is.

A hálózat négy kereskedővel indult, akik ma is rendkívül sikeresek, jelenleg pedig hét kereskedő tizenegy településen értékesíti a Renault haszongépjárműveket. Mindez jól mutatja, hogy a Renault Trucks hálózatra épít, egyetlen direkt értékesítési csatornánk a használt tehergépjármű kereskedésünk.

*– Az elmúlt bő egy évtized alatt jelentősen átalakult a magyarországi teher, illetve haszongépjármű piac. Hol tartanak most, mit hozott a tavalyi év?*

– Tizenhat százalék körüli részesedésünk, és „összesítésben” a második hely gyakorlatilag azt jelenti, hogy Magyarországon minden ötödik eladott új teherautó Renault. Az európai Renault Trucks leányvállalatok között előkelő pozíciót foglalunk el. Ez az egyik, amire büszkék vagyunk, a másik pedig az, hogy itt – hasonlóan a világ számos országához – kereskedőinkkel együtt fejlődve meghatározó, megbízható és nagyon kedvelt haszongépjárműveket kínálunk, méghozzá rendkívül sok alkalmazási területre.

Ahogy a magyar piac szerkezeti változásaival folyamatosan együtt mozogtunk, ami persze természetes, hiszen a kereskedő mindig együtt sír vagy nevet az ügyféllel. Annyiban azért szerencsésebbek vagyunk, hogy a széles termékpalettánk köszönhetően mindig van olyan terület, pontosabban gépjármű kategória, amely húzóerőt jelent egy-egy időszakban.

Az elmúlt évben is pontosan így volt, igaz 2005 megértéshez látni kell az azt megelőző esztendőt is. 2004-ben a nemzetközi fuvarozásra alkalmas tehergépjárművek területén egy jelentős feljutásnak lehettünk részesei. A 16

tonna feletti járműveknél nagyon jelentős volumenű beszerzéseket hajtottak végre a magyar fuvarozók, nyilván az uniós csatlakozás utáni versenyben való – főként a növekedésre alapozott – helyállás miatt. Mindez előrevetítette azt, hogy 2005-ben nehéz lesz megismételni a sikert, és az is egyértelművé vált, hogy számos fuvarozó elvéri majd, elsősorban a kisebbek közül.

Sajnos a jóslatok részben beigazolódtak, a haszongépjármű piac 7,5 százalékkal szűkül, de egyes részterületeken (kategóriákban) 20 százalék fölötti volt a visszaesés. A fuvarozók nehézségei mellett a gyártóknak globális viszonylatban is gondot jelentett az acélárak, a gumiabroncsok árának egész éven át tartó növekedése, ami végül jó pár százalékkal nyomta feljebb a haszongépjárművek árait. Ugyancsak a 2004-es év hozadéka volt a gépjármű értékesítés területén nagyobb verseny megteremtését célzó uniós szabályozás nyomán hatályba lépő csoportmentességi törvény. Ezzel megszűnt az importőrnek az a lehetősége, hogy egy-egy kereskedővel kizárólagos értékesítésre vagy szervizre kössön megállapodást, vagyis a kereskedők – megfelelő feltételek mellett – egyszerre több márkát is képviselhetnek, szervizelhetnek.

A viharfelhők a Renault Trucks Hungária fölé is megérkeztek: 2005 első néhány hónapjában a piaci aktivitás rendkívül alacsony volt. Áprilistól azonban nagyon kedvező fordulat következett, és végül rendkívül jó évet zárhattunk.

*– Mivel sikerült kijönni a hullámvölgyből?*

– Egy üzletileg kritikus időszakban két lehetőség kínálkozik. Várunk egy szebb időre vagy mi magunk teremtjük meg azt. 2005 tavaszától mindkettőre támaszkodva értünk el sikereket. Az építőipar, azon belül is főként a közlekedési infrastruktúra fejlesztése jelentős tehergépjármű beruházásokat igényelt. Ebből nagyon eredményesen vettük ki a részünket: 105 építőipari célú gépjárművet értékesítettünk. A folyamatosan növekvő gyártási költségek ellenére stabilizálni tudtuk az árainkat, és a csoportmentességi törvény hatályba lépése utáni helyzetet is meg-



felelően tudtuk kezelni, megtartottuk a hálózati értékesítési formát.

A részben rajtunk kívül álló tényezők persze önmagukban még nem hoztak volna jó eredményt. Azt, hogy a nehézségek ellenére is jól vettük az akadályokat a megújult Magnum áprilisi és a szintén új Premium Route szeptemberi megjelenésének köszönhetjük.

A Renault Trucks zászlóshajója, a külsejében is „frissített” Magnum új motort (dXi) kapott, és még a korábbi változatnál is komfortosabb, biztonságosabb lett, nem utolsósorban pedig egy sor új kiegészítő berendezést lehet beépíteni, így automatizált váltót, lassítóféket, illetve más biztonságot vagy gazdaságos üzemelést szolgáló eszközt. Ez utóbbi az Infom@x névre keresztelt megoldás, amely gyűjti a jármű működésének adatait, majd egy szoftver segítségével elemzi azokat. A kiértékelésből származó tanulságok alapján a járművek futása optimálisabbá tehető.

A Premium Route még nagyobb változáson ment keresztül, mind külsejében, mind műszaki belső tartalmában: az impozáns teherautó komfortosabb vezetőkabint és teljesen új hajtásláncot rejt magában. Ez a típus – magyarországi viszonylatban – elsősorban a rövidebb nemzetközi útvonalakra kínál ideális megoldást, és tapasztalataink szerint a tartályos járműveket üzemeltetők körében a legnépszerűbb, főként kedvező önsúlya miatt, ami ebben az esetben kulcsfontosságú.

Mindkét típusnál, de valamennyi Renault-tehergépjárműnél törekedtünk arra, hogy a teljesítmény fokozása mellett csökkentsük az üzemanyag-fogyasztást, ami talán az egyik leg meghatározóbb tényező a felhasználói oldalon.

A megújult Magnum és Premium Route maximálisan beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Egy olyan piacon, ahol csökkentek az eladások, a Premium Route-ból rekordmennyiséget sikerült értékesíteni, de a Magnum is nagyon jó eredményeket produkált.

*– Új – többek között a digitális tachográfjal és az Euro 4-es normával „bélyegzett” – év kezdődött. Mit várnak 2006-tól?*

– Ha 2005-öt kritikus évként határozzuk meg, akkor az ideit „bonyolultnak” mondhatjuk. A nemzetközi fuvarozók komoly döntések előtt állnak. A fejlődés, a versenyben maradás flotta vagy akár hálózatbővítést, komoly rendszerszervezési feladatokat követel meg tőlük, és mindet sok pénzbe kerül.



## Névjegy

Philippe Gorjux, a Renault Trucks Hungária Kft. 46 éves, pénzügyi végzettségű ügyvezető igazgatója 1987 óta dolgozik a Renault Trucks-nál, ahol pályafutását pénzügyi kontrollerként kezdte. 1997-től három éven át az olaszországi Renault Trucks leányvállalat pénzügyi vezetője volt, ezt követően pedig a teljes franciaországi kereskedelmi régió üzleti kontrollereként folytatta. 2002-től a vállalat franciaországi használt haszongépjármű üzletágának vezetői posztját töltötte be egészen 2004 júliusáig, amikor Dominique Pollientől átvette a Renault Trucks Hungária Kft. irányítását.

A reálisan gondolkodókat tehát a bővülés, az Euro 4-es norma idén októberi életbe lépése, vagy a digitális tachográf tavaszi bevezetése minél előbbi gépjárműbeszerzésekre ösztökélhetné, de eközben nyilván óvatosságnak kell lenniük.

A valamilyen nehézségei – amelyek idén is megvannak – alighanem több fuvarozót a pálya szélére kényszerítenek, így számos új teherautó kerülhet be a használt piac körforgásába, ami az új gépjárművek értékesítésére rányomja majd a bélyegét. A „nagy” kategóriában tehát inkább stagnálás várható, azonban – ahogy az ország gazdasága, az aktuális célok változnak – újabb kategóriák esetében nyílnak lehetőségek. Vélemény szerint a középkelet-keleti tehergépjárművek területén felfutás várható, hiszen itt még bőven futnak olyan „autók”, amelyek már régen megérették a cserére. Bízunk benne, hogy az építőipar teljesítménye nem torpan meg, tehát továbbra is húzóerő marad. Ennek ellenére 2008-nál előbb nem kerül egyensúlyi állapotba a piac.

*– Hosszú távon milyen esélyeket lát a magyar fuvarozói szakma, ahhoz kapcsolódóan pedig a Renault Trucks Hungária számára?*

– Nyugat-Európában, vagyis a gazdaságilag „megállapodott” piacokon már kialakult egy viszonylag stabil „járműösszetétel”. Magyarországon még a változások korát éljük, ami a járműpark összetételére is hatással lesz.

Érdekes példa lehet a Magyarországgal nagyjából azonos paraméte-

ekkel rendelkező Csehország, ahol évente kétszer annyi tehergépjárművet vásárolnak, mint a magyar piacon, és a cseh fuvarozók összeteljesítménye is hozzávetőlegesen duplája a magyarországiaknak. Ha csak ezt nézzük, jól látható, hogy van hova fejlődni. A távolabbra tekintünk, akkor pedig egy olyan víziót alkothatunk, amelyben Magyarország – mint több fő közúti közlekedési folyosó „keresztződése” nagyon komoly esélyekkel bír, hogy valódi logisztikai, disztribúciós központtá váljon. Ehhez kapcsolódva fellendülhet a fuvarozás, és ezzel együtt a haszongépjármű-kereskedelem és nem utolsósorban a karbantartási üzlet. Ez óriási potenciált jelent, főként akkor, ha az állam – saját és uniós forrásokra támaszkodva – az érintett vállalkozásokkal együtt képes lesz megvalósítani az ehhez szükséges fejlesztéseket.

A Renault Trucks Hungária számára mindez nagyon komoly kihívást és esélyt ad. A magunk részéről igyekszünk mindent megtenni, hogy fejlett szolgáltatásokat bevezetve a minket választó magyar fuvarozók is élvezhessék a versenyhez szükséges előnyöket. Pozitív jelnek tartom, hogy az új tehergépjárművek vásárlásánál egyre többen tartanak igényt hosszabb távú – akár évekre előre pontosabb üzemi költségvetést lehetővé tevő – szervizszolgáltatási csomagokra. Ez már azt a tudatos – Nyugat-Európában évtizedek óta honos – gondolkodást jelenti, amellyel nem csak rövid távra képes tervezni a fuvarozó.

**Szabó Márton**

Bogáncs Center Ingatlanhasznosító és Járműjavító Kft. – Révész Csoport

## A minőségi szerviz a versenyképes fuvarozás egyik feltétele

**Kovács Imre, a Révész Csoport**hoz tartozó Bogáncs Center Ingatlanhasznosító és Járműjavító Kft. ügyvezetője szerint, ha a szervizelés minőségét, gyakoriságát csökkenti, hosszú távon komoly kockázattal számolhat a fuvarozó. A költségmegtakarításhoz vezető biztonságos utat inkább a szervizmunkák lehetőség szerinti pontos ütemezése, teljes körű szolgáltatást nyújtó javítóközpontok választása, a gyártók és a szerviz által kínált hűségprogramok előnyeinek kiaknázása jelentheti – véli a 37 éves, a tehergépjármű-javítás területén évtizedes vezetői tapasztalatokkal rendelkező szakember.

– A cég viszonylag új: 2003-ban alapították. Meddig jutottak az elmúlt három év alatt?

– A Bogáncs Center Kft. az M3-as autópálya budapesti szakaszához, a Révész Csoport logisztikai központja mellé települt. A helyszín kiválasztásánál elsődleges szempont volt a gyors és egyszerű megközelíthetőség, de arra is figyeltünk, hogy a telephely alapterülete, az ott meglévő létesítmények, infrastruktúra kényelmes kiszolgálást tegyen lehetővé – lévén, hogy azonos időben több tehergépjárművet kell fogadnunk –, és alkalmas legyen a további bővülésre is.

Az indulást követően megszereztük a Renault és a Schwarzmüller márkaszerviz jogot, majd egy speciális Volvo szervizjogot, ami hamarosan ugyancsak márkaszerviz joggá teljesedik. Csapatunkat tapasztalt szakemberekből állítottuk fel, és a gyártókkal együttműködve – lépcsőzetes oktatási rendszerben – valamennyi munkatársunk szakmai tudását fejlesztjük.

Miután 2004-ben a budapesti telephelyen teljes körű vizsgabázist alakítottunk ki, bővülési folyamat következő állomásaként tavaly áprilisban tiszaujvárosi, májusban pedig szorgalmatosi – ugyancsak autópálya közeli – telephelyeinken beindítottuk a külső ügyfelek számára is igénybe vehető szervizszolgáltatást. A hálózattá ala-



kulás adta követelmény, hogy a szolgáltatás színvonalát valamennyi telephelyünkön azonos színvonalra hozzuk, ez az idei év egyik legfontosabb feladata.

– Viszonylag sokan vannak versenyben a fuvarozók adta szervizmegrendelésekért. Mit kínál a Bogáncs Center?

– Budapesti telephelyünkön tíz járműszerelvén egyidejű kiszolgálására alkalmas Renault márkaszervizünk és Volvo szervizünk a két gyártó teljes tehergépjármű vertikumának javítását végzi, beleértve a diagnosztikai eszközökkel ellenőrzött kis- és nagyjavításokat, futó- és főjavításokat is. Vállaljuk a karambolos tehergépjárművek gyári alkatrész elemekkel való kis- és nagyjavítását. A fuvarozók számára előnyös lehet, hogy a meghibásodott pótkocsik szervizelését is megoldjuk – a Schwarzmüller esetében márkaszervizként.

A javítás mellett erősségünknek tartjuk az alkatrész-kereskedelmet, amelyre szervezetünkön belül külön egység szakosodott. Ennek egyik oka a zökkenőmentes kiszolgálás biztosítása volt, megrendelés esetén akár 0-24 órás, non-stop ellátással, másrészt pedig az, hogy a gyártók folyamatos fejlesztéseit, módosításait azonnal beépítsük adatbázisunkba és a szervizfolyamatokba – ez elengedhetetlen a profi munkában.

Amikor a Bogáncs Center Kft. újtárra indult, egyértelmű volt, hogy csak akkor lehetünk sikeresek, ha valóban teljes körű szolgáltatást nyújtunk. Ennek kialakításában az egyik legfontosabb – már említett – lépés a vizsgaközpont beindítása volt. A központ alkalmas és jogosított a környezetvédelmi mérések elvégzésére és a zöldkártya kiadására, műszaki vizsgáztatásra (a hét minden napján), valamint ADR-vizsgáztatásra is. Ezen túl rendelkezőnk OMH-engedéllyel és egy jól felszerelt laborral a tachográfok hitelesítéséhez, illesztéséhez és beszereléshez.

A telephelyünkön gumiszerviz és kamionmosó is üzemel, állandó partnereink részére pedig két felszerelt szerviz gépjárművel non-stop mentési ügyeletet biztosítunk

– A cégcsoport, vagyis a „háttország” teremtette kedvező lehetőségekről beszélt. Mit jelent ez a gyakorlatban?

– A szervizhálózat és azon belül teljes körű szolgáltatás megteremtése mellett az erős háttér azzal az előnnyel is jár, hogy a gyártókkal, a javításhoz kapcsolódó társszolgáltatókkal olyan kapcsolatot építettünk ki, amelynek köszönhetően állandó partnereinknek számos kedvezményt tudunk nyújtani, továbbadni. Ez egyrészt a pluszszolgáltatásokban, másrészt „forintban” is mérhető előnyökben nyilvánul meg.



Koperi kikötő

# Növekvő magyarországi forgalom

**A szlovéniai Koper kikötő forgalma jelentősen megnőtt egy év alatt, s a Magyarországgal folytatott kereskedelme is számottevően emelkedett. Az Adriai-tenger partján fekvő kikötőváros évről évre fejlődik, s egyre nagyobb szerepet játszik a térségben.**

A koperi kikötőben lebonyolított összes forgalom 2004-ben 12,4 millió tonna áru volt, míg tavaly ez a szám 13,066 millió tonnára emelkedett. Ez 5,3 százalékos növekedésnek felel meg, amivel jócskán teljesítették a 2005-re kitűzött üzleti tervet. Az export forgalma 2004-ben 3,46 millió tonna, míg 2005-ben már 3,8 millió tonna. Az import áruk mennyisége 2004-ben 8,93 millió tonna volt, s 2005-ben 9,26 millió tonnára nőtt. A Magyarországgal folytatott kereskedelem 29,4 százalékkal nőtt, s elérte a 773 ezer tonna árut. Ennél nagyobb forgalomnövekedés csak Németország esetében volt tapasztalható, ahol a bővülés 54,4 százalékos volt. Koper más országokkal is jelentős kereskedelmet bonyolít le: említhető Ausztria, Csehország, Szlovákia, s az egykori Jugoszlávia országai: Horvátország és Bosznia-Hercegovina, valamint Olaszország.

A konténerforgalom tekintetében még jelentősebb a növekedés, hiszen 2004-ben 153 ezer TEU mennyiségű árut rakodtak ki, illetve be a kikötőben, míg 2005-ben majdnem 180 ezerre rúgott ez a szám. A növekedés mértéke 17 százalék, ami jelentősnek mondható. Magyarország esetében 9 százalékos volt a bővülés, ami azt jelenti, hogy több mint 50 ezer TEU mennyiségű árut forgalmaztak Koperban. A kikötővárosban egyébként a Magyarországgal folytatott konténerforgalom a legnagyobb, hiszen az összes konténer 47 százaléka érkezik hazánkból, vagy indul Magyarországra.

A hagyományos kereskedelemben a gabona és a szójaliszt forgalma volt kiemelkedő. Az elmúlt esztendőben gyakorlatilag egyáltalán nem szállítottak gabonát és szójalisztet Koperen keresztül, tavaly azonban jelentős mértékben megnőtt ezeknek az áruknak a forgalma. Ez köszönhető annak, hogy az elmúlt két esztendőben jó volt a gabonatermés, s az EU-hoz való csatla-

kozás is megkönnyítette a kereskedelmet.

Koper egy másik rekordot is megdöntött tavaly, hiszen összesen majdnem 164 ezer vagon árut rakodtak ki, illetve be a kikötőben. Az elmúlt négy esztendőben a növekedés mértéke elérte az 50 százalékot.

Koper kikötői vállalata komoly nemzetközi elismerésben is részesült, amikor megkapta a kiváló üzleti tevékenységért járó Európa-díjat, amelyet az Európai Alapítvány a Minőségi Menedzsmentért (EFQM) alapítvány adományozott oda. Ez az egyik legjelentősebb elismerés, amelyet a gyakorlatban alkalmazott kiváló szervezeti irányítás és az elért eredmények alapján ítélnek oda. A díj odaítélése előtt az alapítvány szakemberei alaposan megvizsgálták a cég működését, s jó néhány interjút készítettek a vállalat alkalmazottaival. Korábban ezt az elismerést olyan ismert vállalatok kapták meg, mint például a Siemens és a Nokia.

Koper számára a tavalyi esztendő volt az első, amikor Szlovénia már egy teljes évet az Európai Unióban töltött. A számok azt mutatják, hogy főleg a szomszédos országok – Magyarország, Olaszország, Ausztria – játszanak egyre nagyobb szerepet, de nőtt más EU-s tagállamokkal, egyebek között a Németországgal lebonyolított forgalom is.

A növekedés annak is betudható, hogy a kikötőt állandóan fejlesztik, bővítik. Tavaly például egy új konténer darura költöttek 4,4 millió eurót, s így most már négy ilyen daru üzemel a kikötő területén. Jelenleg új raktárt építenek, amely mindenféle áru tárolására alkalmas lesz. Idén újabb fejlesztéseket valósítanak meg, hogy tovább növeljék a forgalmat, optimalizálják a kapacitást. A raktárakban új berendezéseket szerelnek fel, amelyeknek forintban számított értéke meghaladja a 6 milliárdot. Tervezik, hogy a szlovén kormányal közösen második vasúti vá-

gányt építenek Koper és Divaca között. Jelenleg előkészítő projekteken dolgoznak, hogy a harmadik mólót is elkészítsék, s az elsőt bővítsék. Koper jobb megközelítését szolgálja, hogy Szlovéniában végig autópálya vezet a kikötőbe.

Bár Magyarországgal jó kereskedelmi kapcsolatokat tartanak fenn, ezt a jövőben még inkább erősíteni kívánják. Ez megtörténhet úgy, hogy Koper és magyar cégek vegyes vállalatokat hoznak létre, kölcsönös befektetéseket valósítanak meg. A szlovének szívesen vennék, ha több magyar szállítványozási cég fektetné be tőkét Koperban, s fordítva: szlovének is nagyobb számban jöhetnének Magyarországra. Koper készen áll mindenféle versenyre az üzleti életben, de azt rossz tendenciának tartja, hogy a térség más kikötői dömping árakat alkalmaznak. Ez árt a piacnak, s nem lojális a vetélytársakkal. Ha versenyről van szó, akkor inkább a minőségben, a szolgáltatások színvonalában, a megbízhatóságban, a biztonság fokozásában kellene olyan eredményeket felmutatni, amelyek vonzóak az ügyfeleknek.

Koper minden téren kiállja a versenyt, s nem véletlenül vált a régió meghatározó kikötőjévé. Olyan üzleti kapcsolódási pont jött itt létre, amely összeköti Európát a világ más részeivel. Legyen szó árukról, pénzről, tapasztalatról, információról: Luka Koperban mindaz megtalálható, amely versenyképessé teszi a világban. A különféle szolgáltatások a nap 24 órájában, az év 365 napján elérhetőek. Koper az első európai kikötő, amely teljes egészében, működése minden részében az ISO 9001-2000 minőségbiztosítási rendszernek megfelelően tevékenykedik. Kiemelt figyelmet szentelnek a környezetvédelemnek, a korszerű technológiák és a biztonságos megoldások alkalmazásának. Legtöbb ügyfelük a közép-európai térségből érkezik, de az egykori Jugoszlávia országaival is szoros kapcsolatokat ápolnak. Kopert magas színvonalú infrastruktúra – közút és vasút – köti össze a távolabbi szárazfölddel. A kikötővárosból nem egészen egy nap alatt gyakorlatilag bármely jelentős európai gazdasági központ elérhető.

Csarnai Attila



## Fuwardíjtükör

A CBRB gázolaj jegyzése 48-52 euró/100 liter érték között mozgott a vizsgált időszakban.

Az **ARA kikötőkben** a Rajna alacsony vízállása miatt nagy volt a kereslet a szabad hajótér után. Elsősorban a rajnai kikötőkbe és a német csatornába irányuló árukat vették át a hajók, ugyanis az egyre vastagodó jég a Majna-Duna Csatornában a hajót lezárását jelezte előre. Az áru kínálatban energetikai szén, magnezit, agyag, műtrágya és szója rakományok szerepeltek.

A **Majnában** a forgalom szintén többnyire a Rajna felé irányult. Cement, kálisó, klinker, ócskavas és projektrakományok kerültek elhajózásra. Február elején a jég helyzet miatt zárlatot rendeltek el a Majnában a 84 fkm-től a Majna-Duna Csatornáig. A zárlatot a teljes szakaszon 2006. 02. 10-én oldották fel.

A **Majna-Duna Csatornában** és a **német Felső-Duna szakaszon** 2006. január 24-én illetve január 30-án rendelték el a hajózási zárlatot.

**Ausztriában** az alacsony vízállás miatt az elhajózásra váró rakományok (gabona, acéláru, műtrágya) jelentősen meghaladták a rendelkezésre álló hajók számát. Január második felében pedig a hajók többségének elsődleges célja már a dunai térség elhagyása volt, mert a zárlat közeli elrendelése egyre nyilvánvalóbbá vált.

**Szlovákiában** is gondot okozott a hajótérhiány. Elsősorban gabona, vasérc és acéláru került elhajózásra. 2006. január 23-án Bős a jég helyzet miatt lezárt.

**Magyarországon** is hasonló volt a helyzet, mint Ausztriában és Szlovákiában. Nagy mennyiségű gabona és acéláru vár elhajózásra. Ráadásul a szűkösen rendelkezésre álló hajókba az alacsony vízállás miatt csak kisebb mennyiségeket lehetett berakni. Jég helyzet miatt a magyar Duna-szakaszon nem rendeltek el zárlatot, de a bőszi zsilip megnyitásáig a hajók védett kikötőkben maradnak.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
ARA kikötők	–	14,60	21,00	23,50	27,10	–
Felső-Rajna	11,60	–	19,00	–	–	–
Ausztria	24,20	22,50	–	–	6,00	–
Szlovákia	28,30	27,90	7,50	–	–	18,20
Magyarország	34,30	35,40	13,40	–	–	18,00
Constanta	–	–	–	–	11,20	–

A fuwardíjtükör különböző áruféleségek súlyozottan átlagolt euró/mto fuwardíjai alapján készült, így fuwardíjindexként inkább csak tendenciákat mutat. Hosszú távú együttműködés, házi vagy külön-megállapodások nem összehasonlíthatók az itt közölt adatokkal. A díjtételek az adott reláció legtávolabbi pontjára vonatkozóan elért, és nyilvánosságra került legmagasabb összeget tartalmazzák, komplett rakományokra. A díjak minden pótlékot (pl. kisvízi és gázolajpótlék) és illetéket (pl. csatornailleték stb.) tartalmazzák. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás. Vizsgált időszak: 2006. január 1.–február 1.



## Telelés 2006

**A 2006-os év meglehetősen rosszul mutatkozott be a hajózásnak: 8 év után ismét jégállásra kényszerültek a hajók a Felső-Dunán és a DMR Csatornán. Először a bőszi zsilip zárt be január 23-án délután, majd másnap a DMR Csatorna Bachhausen-Hausen között vált hajózhatatlanná a közel méteresre torlódott jég miatt.**

Pár napon belül az osztrák, majd a német Duna szakaszon és a Majnán is elrendelték a hajózási zárlatot. Egy rövid ideig az Al-Dunán, a romániai szakaszon is beállt a Duna Cernavoda és Hirsova térségében (itt azóta már ismét lehet hajózni).

Sajnos a hajók közül páran már nem tudtak kikötőkbe beállni a telelés idejére, hanem akadtak, akik a csatornában, a zsilipek előkamráiban várják jelenleg is az időközben helyenként méteresnél is vastagabb jég elolvadását. A mesterségesen kialakított hajóutak sok előnye mellett, komoly gondot jelent az ideikhez hasonló kemény telek időszakában a hajózsilipek, illetve az állóvízi szakaszok gyors jegesedése, ugyanis jégtöréssel csak egy ideig lehet a forgalmat fenntartani. Minél többször törik meg a jeget, az annál vastagabb lesz az egymásra torlódott jégtáblák miatt, a hajók pedig egyre több jeget tolnak be a zsilipkamrákba maguk előtt, amíg végül a kamrában összerakódott jég miatt a kapukat nem lehet nyitni-zárni. Ez az állapot már több hete tart, ami a hajóknak komoly bevétel kiesést és veszteséget okoz, hiszen az álló hajónak is vannak költségei.

Bár az időjárás február közepétől várhatóan jelentősen megenyhül, még egy hét biztosan eltelik anélkül, hogy igazából megindulhatna a hajózás. Félt az is, hogy a jelzett enyhülés oly mérvű lesz, hogy az Ausztriában és Bajorországban az elmúlt napokban, hetekben lehullott nagy mennyiségű hó hirtelen olvadása miatt, jelentős árhullám is kialakulhat. Erre mondják, hogy a hajósoknak soha semmi nem jó: az is baj, ha hideg van, de az is, ha felmelegszik az idő!

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

## Zölden vagy éretten

Az Origón 2006. januárjában megjelent cikk, címe „Aggasztja a zöldeket a Duna kimélyítése” éppen ilyen. A cikk szerint a Duna medrét csak azért akarják álnok módon kimélyíteni, hogy a hajózási társaságok (főleg a nyugati nagyok) óriás hajókkal közlekedhessenek legnagyobb folyónk magyarországi szakaszán is. Ráadásul mindezt az állam finanszírozná, és iszonyatos természeti katasztrófát idéznének elő. Amennyiben jól értjük a félelmeiket, a medermélyítés hatására csökkenne a belvízszint és kiszáradnának a mellékágak és a Duna közeli mezőgazdasági területek.

Nem vagyunk környezetvédelmi szakemberek, „csak” hajósok (és néhányan közülünk horgásznak a pest környéki kavicsbánya tavakban), akik több éves gyakorlattal megpróbálják megítélni a környezetükben végbemenő folyamatokat, és otthon vannak a saját szakmájukban. Mint ilyeneknek néhány kérdésünk van, amelyekre válaszokat keresünk.

Az első kérdés nem a mi szakmánk, csak józan ésszel próbáljuk megközelíteni a problémát. Vajon a talajvízszintet miért a medermélyítés befolyásolná? A hajózás érdekében végrehajtott medermélyítés célja, hogy a folyómeder és a vízszint között nagyobb legyen a távolság (ekkor tudnak nagyobb merülésű hajók közlekedni). Megítélésünk (és tapasztalataink) szerint azonban a talajvízszintnek a folyó vízszintjével van kapcsolata. Amennyiben a vízszint is lejjebb kerül a mederrel együtt (ami a talajvízszint csökkenését eredményezné), a szabályozási tevékenység nem éri el a kitűzött célt.

A második kérdéskör már szakmába vág. Mit értünk óriáshajó alatt? A cikkből az tűnt ki, hogy a 2,5 m (hajósok között 25 dm) merülésű hajó valami elrugaszkodottan nagy szörnyeteg. Jelezni szeretnénk, hogy a gondolat téves. A Dunán a második világháború után épített áruszállító hajók döntő többségének 25 dm, vagy annál több a maximális merülése. A Magyar Köztársaság régen aláírt nemzetközi egyezményekben (pl. Belgrádi Egyezmény 1948) vállalta a hajóút biztosítását. A Duna vízi útján 25 dm vízmélységet kellene garantálni a hajósok számára. A 2005 évi átlag merülési érték (ez gyakorlati tapasztalat) 5-6 dm-el maradt el a 25 dm-től. Tehát nem arról van szó, hogy az átlagosnál, vagy az előírtnál esetleg az engedélyezettől nagyobb merülésű hajók közlekednének a folyón, hanem arról, hogy a meglévő flották (nem csak a nagy nyugati, hanem a kis magyar társaságok hajói is) 70-75%-os kihasználtsággal tudnak üzemelni a nem megfelelő vízmélység miatt.

A harmadik kérdéskör is szakmába vág, de már a környezetvédelemről is szól. Mit jelent a környezet számára a második témakörben taglalt 5-6 dm elmaradás? Az EU fehérr könyve és a Dr. Csillag István minisztersége alatt, 2004. márciusában elkészített „Magyar Közlekedéspolitiká 2003-2015” című anyag is elismeri a hajózás környezetbarát voltát.

*„A vízi közlekedés környezetkímélő fuvarozási mód, energiefelhasználása, levegőszennyezése töredéke más fuvarozási típusoknak, zajártalma elhanyagolható. A közlekedési munkamegosztásba való ésszerű beilleszkedésével előnyös tulajdonságai jól érvényesülhetnek. A hajózás externális költségei egysekényi fuvarozási teljesítményre vetítve, becslések szerint egyharmadát teszik ki a vasúti, és egy tizedét a közúti közlekedés által a társadalomra rótt terheknek. A vízi közlekedés – elsősorban a folyami fuvarozásra alkalmas áruk esetében – jól kimutatható nemzetgazdasági előnyökkel jár...”*

Egy átlagosnak mondható önjáró hajó 80-110 tonna árut visz el deciméterenként, tehát 5 dm merüléssel sekélyebben 400-550 tonnával kevesebbet fuvarozhat el. Önök szerint ez a hajóból kimaradó áru a feladónál marad? Nem fuvaroztatja el? Dehogynem! Méghozzá (a munkamegosztási statisztikákat figyelembe véve) valószínűleg közúton 22-25 tonnájával, 18-22 db kamionnal. Most mi kérdeznénk a zöld szervezetektől: Ez utóbbi módszer jobban kíméli a környezetet?

Negyedik és ötödik kérdésként rövid és egyszerű kérdéseket szeretnénk feltenni. Milyen környezetvédő szervezet a WWF, ha tevékenységével a környezetbarát szállítási módtól el kívánja terelni az árukat, a környezetet jobban terhelő ágazat felé? Az Origó cikkének fotómellékleteként miért egy tengeri hajó képét közlik (alulról fotózva, hogy nagyobbak látszson), amelyik nem fog mostanság közlekedni a Dunán?

Az lenne az igazi, ha – minden, az előrelépést akadályozó – tiltakozás és nyilatkozat előtt a zöld szervezetek olyanokkal egyeztetnének, akik – akárcsak ők – szeretik a folyót (állítom, a hajósok ilyenek), de szakmájukból kifolyólag talán pontosabban meg tudják ítélni, hogy a változtatás milyen kárral járhat, és milyen eredménnyel kecsegtet. Gyümölcsben is az érett a jó. Ne csak zöld döntéseket hozzunk, de éretteket is!



EXPO ARAD INTERNAȚIONAL



# TRANSPORT-AR

Nemzetközi  
szállítási- és  
kiegészítő  
szolgáltatások  
kiállítása

Közúti-, vasúti-,  
vízi-, légi  
szállítványozások  
vására

Autó szalon

Vasúti szalon

2006 június 8-11  
Arad - Románia



[www.expoarad.ro](http://www.expoarad.ro)

Telefon: +40-257-216-520, fax: +40-257-216-521, e-mail: [expo@ccia-arad.ro](mailto:expo@ccia-arad.ro)



## Constantzai Nap Budapesten

Constantzai konferencia és menedzser-találkozó

2006 március 10., péntek  
Corinthia Aquincum Hotel

**Információ:**

Magyar Közlekedési Kiadó  
350-0763



Magazin

PályázatVadász szerkesztőség  
1134 Budapest, Lőportár utca 9.

Infóvonal

Mobil: 06 (20) 968-0806  
Fax: 06 (1) 237-1209

Internet

www.palyazatvadasz.hu  
palyazatvadasz@starfish.hu

# Pályázatok >>

## szállítmányozóknak, fuvarozóknak, logisztikai szakembereknek

**Pályázatírás az Európai Unióban**  
Ellenőrzés, monitoring, értékelés

**Beszállítói program**  
Huszonötmilliárdos hitelkerettel

**Sikerrel a sikerért**  
Egy nyertes logisztikai  
pályázat története

**Kicsi a kkv, de erős!**  
Az a bizonyos 99,9 százalék...



# Írjon velünk >> pályázatot!

Februárban is  
keresse az  
újságárusoknál!







## A speditőr szakma akcióban



Ahelyett, hogy szokás szerint a legjobb fuvarokért versengjenek, Európa fuvarozói különleges légkörben töltöttek el egy közös hétvégét. A „TimoCom RING EVENT 2005” páratlan keretet adott egy még nem látott találkozóhoz a Nürburgringen.

2005 decemberének első hétvégéje rendkívüli marad a szállítók és fuvarozók emlékezetében. Az európai fuvarozóvállalatok legfontosabb képviselői Európa minden részéről eljöttek a Nürburgringre, hogy részt vegyenek a szakma egy egészen különleges találkozásán, a TimoCom RING EVENT



2005-ön. A motorsport kedvelői két különböző eseménnyel teli programot élvezhettek. A résztvevők a biztonságos vezetési tréningen a Porsche-Carrera-Cup győztese, *Christian Menzel* útmutatásával veszélyességi tréninget élhettek át nedves aszfalton. Főként a csúszás-szimulátorban vagy a különböző fékezési és reakciós technikák során ismerte meg számos résztvevő a határait. Aki a vezetéstechnikát illetően biztos volt magában, az a különböző programokban lelhetett örömet – például az indoor gokartpályán, a borlás-szimulátorban, a Formula-jellegű kerékcseré közben vagy a Nürburgring-i eseményvilág megismerése során. Itt a három leggyorsabb résztvevő díjazásul egy-egy kupát kapott. Aki inkább kiakapszolni akart, a Wellness-Workshopon egész nap masszázssal, manikűrrel, kéz-peelinggel, szaunázással vagy az uszodában kényeztethette el magát.

Az eseménysorozat méltó lezárásaként került sor este a Nürburgringen lévő Dorint Novotel-ben megrendezett *Logistics' Night-ra*. A műsort az ismert bűvész, *Thorsten Strotmann* vezette ünnepélyes légkörben. Vendégeit mágikus művészetével varázsolta el – akárcsak a két mikromágus, akik a

vendégek kis csoportjait szórakoztatták trükkjeikkel. *Editha Pröbstle*, az UNICEF képviselője is elvarázsolva érezte magát, amikor *Jens Thiermann*, a TimoCom ügyvezető igazgatója egy 6.000 euróról kiállított csekket nyújtott át neki. Ez az összeg – mely a programsorozat jelentkezési díjaiból és a TimoCom ezt kiegészítő nagyvonalú adományából tevődött össze – az UNICEF, az Egyesült Nemzetek Gyermekalapja hasznára válik.

Az est másik fénypontját a *TimoCom TRUCK & CARGO®* nemzetközi fuvar- és raktérbörze online verziójának bemutatása jelentette. A résztvevőknek alkalmuk nyílt rá, hogy elsőként vethessenek egy pillantást az online változatra, mely jelenleg a béta-fázisban van, és piacra kerülése 2006 elején várható.

Az európai fuvarozószakmában párját ritkító eseménysorozat megrendezésének oka első sorban az volt, hogy kifejezzük köszönetünket a TimoCom ügyfeleinek éveken át tanúsított hűségükért. Ezzel egyidejűleg létre akarunk hozni egy olyan fórumot, melynek keretében a mindennapok során egymásnak konkurenciát jelentő fuvarozóvállalatok kicserélhetik tapasztalataikat és néhány kellemes napot töl-

hetnek el együtt. A „networking” mint békés egymásmellettiesség gondolatát különösen jónak találta az egész Európából összeragelt résztvevők mind-egyike; összesen kerek 200 vállalat képviselője tett eleget 18 országból a TimoCom Nürburgringre szóló meghívásának. Az esemény résztvevői igen élvezték a szakmabeliek körében eltöltött időt – mind az aktív napközbeni programok, mind a szórakoztató *Logistics Night* során. A résztvevők éltek a lehetőséggel, és kicserélték egymással tapasztalataikat. Néhány első ismeretségből azóta már új üzleti kapcsolat született.

Mint ahogyan az a kivétel nélkül pozitív visszajelzésekből látható, a rendezvény túlszárnyalta a vendégek elvárásait. Példaként idézzük *Christian Wahl*, a TIROPATRANS Int. Spedition (TimoCom-ügyfélszám: 316) vezetőjének visszajelzését: „A TimoCom-Event tényleg sok örömet szerzett; nagyon élveztük mind a napközbeni, mind az esti programot. Nagyon jól éreztük magunkat a vendégek között. Megismerkedtünk számos, Európában minden részéből ideérkező kollégával, s ezáltal már most új együttműködések születtek.”

T>VESZPREM | BUDAORS>SZEGED | BUDAORS>ARCUEIL/PARIS | BUDAORS>ABUA | BUDAORS>BERGAMO | BUDAORS>BAD TULZ | BUDAORS>BADEN+WIEN  
 >BIJELJINA | OROSHÁZA>BARCELONA | PÁPA>HÓDMEZŐVÁSÁRHÉLY | LITOMYSL>FÜZESGYARMAT | PÉCS (BELVÁROS)>SZEGED | NYÍREGYHÁZA>KOMÁRNO |  
 ITHARD / UJRA>NEUMÜNSTER | SZOLNOK>LAGNY SUR MARNE | SZÉKESFEHÉRVAR>CHRZANÓW | TISZAVÁRKONY>SEREGELYES | TISZAVÁRKONY>BUCURESTI | ZA  
 IM>BRAILA | ZALAEGERSZEG>TIELT | SOPRONHORPÉCS>ALSONÉMEDI | TATABÁNYA>LEIPZIG | TATABÁNYA>LJUBLJANA | TATABÁNYA>NYÍREGYHÁZA |  
 DONY>SZÉKESFEHÉRVAR | TAPOLCA>KUPFERZELL | TAPOLCA>LEIPZIG | NAGYKÖRÖS>ZUPANJA | MUGGENSTURM>KOMÁRNO | NYÍREGYHÁZA>RAVENNA  
 IS|SÁRVAR>ATHEN | PILISVÖRÖSVAR>KARLSRUHE | PILISVÖRÖSVAR>KOSCIERZYNA | ÖZD (FARKASLYUK-BÁNYATELEP)>NYÍREGYHÁZA | NYÍREGYHÁZA>PESTRE  
 LA PODLASKA | ÖZD>BRATISLAVA | ÖZD>BUDAPEST | ÖZD>BUDAPEST | ÖZD>DABAS | ÖZD>DEVA | ÖZD>DUNAJSKÁ ST | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 NEUBURG | ÖZD>KOŠICE | ÖZD>LINZ | ÖZD>NYÍREGYHÁZA | ÖZD>POVAZSKÁ BYSTRICA | ÖZD>RESIA | ÖZD>STUTTGART | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 AN>BUDAPEST | ÖCSÖD>BILBAO | ÖHRINGEN>VÁRPALOTA | ÖRMÉNYES>GOTTMADINGEN | ÖTTEVÉNY>SZOMBATHELY | ÚJNYÉK>NYÍREGYHÁZA | ÚJNYÉK>NYÍREGYHÁZA  
 (AN>SUBOTICA | ÚJKÍGYÓS>GROß-ENZERSDORF | ÚJKÍGYÓS>MIDDELFART | ÚJKÍGYÓS>MSZCZONÓW-ABIA WOLA | ÚJKÍGYÓS>NYÍREGYHÁZA | ÚJKÍGYÓS>NYÍREGYHÁZA  
 YEL>NAGYKANIZSA | AJKA>BOCHUM | AJKA>GELEEN | MISKOLC>VILNO | MISKOLC>WARSAWA | MISKOLC>KRANJ | MISKOLC>NYÍREGYHÁZA  
 MEZÖTUR>LONS LE SAUNIER | MISKOLC>BIJELJINA | MISKOLC>KECSKEMÉT | MISKOLC>MINSK/BY | MISKOLC>NYÍREGYHÁZA | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 TA>FÖTLIGET | NAGYKÖRÖS>NUMANSDORP | NIZNIEKAMSK>BUDAPEST | NORTHAMPTON>BUK | NYÍREGYHÁZA>HELSINKI | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 NY>BUDAPEST | OSS>SIÓFOK | OROSHÁZA>KALININGRAD | OROSHÁZA>KALININGRAD/RUS | PILISCSABA>BALASSAGY | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 ZÁLLÁS>AJKA | SZÉCSÉNY>SLATINA | SZEGED>BIELEFELD | SZEGED>LJUBLJANA | SZEGED>POZNAŃ | SZEGED>NYÍREGYHÁZA | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 HELY>HAJDUSÁMSON | SZOMBATHELY>MOSKVA | SZOMBATHELY>THESSALONIKI | SZOMBATHELY>WARSAWA | SZOMBATHELY>NYÍREGYHÁZA | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 >LONGIANO | SZEGED>CACAK | SZEGED>LUBLIN | SZEGED>NAGYVÁRAD | SZEGED>CLUJ | SZEGED>MOSKWA | SZEGED>ORADEA | SZEGED>NYÍREGYHÁZA | NYÍREGYHÁZA  
 K>APC | SZOLNOK>CASALMAGGIORE | BUDAPEST>MISKOLC | BUDAPEST>ORADEA | BÉKÉS>LONGIANO | BÉKÉS>RAVENNA | BÉKÉS>NYÍREGYHÁZA | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 SABA>SKIERNIEWICE | CASERTA>BUDAPEST | COOKSTOWN>TOROKSZENTMIKLÓS | DEBRECEN>AJDOVŠEINA | DEBRECEN>DEBRECEN>MÖHLIN | DEBRECEN>NYÍREGYHÁZA | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 EN>ATHÉN | DEBRECEN>KATOWICE | DEBRECEN>KRAKÓV | DEBRECEN>WARSAWA | DEBRECEN>TIMISOARA | DOBSINA>PÉCS | DOROG>NAGYVÁRAD | DUNAJSZÁLLÁS>NYÍREGYHÁZA  
 EN>BRESCIA | DEBRECEN>PRAHA | DEBRECEN>PRAHA/CZ | BUDAORS>MZ-HECHTSHM | DEBRECEN>TIMISOARA | DEBRECEN>TRENČIN | DEBRECEN>BOLON  
 EN>NYÍRBÁTOR | DEBRECEN>ORADEA | DEBRECEN>NYÍREGYHÁZA | DEBRECEN>NYÍREGYHÁZA | DEBRECEN>NYÍREGYHÁZA | DEBRECEN>NYÍREGYHÁZA | DEBRECEN>NYÍREGYHÁZA  
 EGED | ERSEKHÁZA>NYÍREGYHÁZA | GÖRÖS>NYÍREGYHÁZA | GÖRÖS>NYÍREGYHÁZA | GÖRÖS>NYÍREGYHÁZA | GÖRÖS>NYÍREGYHÁZA | GÖRÖS>NYÍREGYHÁZA | GÖRÖS>NYÍREGYHÁZA  
 T>MANTOVA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA  
 RUCK AN DER LEIPZIG>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA | GYŐR>NYÍREGYHÁZA  
 >ANSBACH | IZMIR>NYÍREGYHÁZA | IZMIR>NYÍREGYHÁZA | IZMIR>NYÍREGYHÁZA | IZMIR>NYÍREGYHÁZA | IZMIR>NYÍREGYHÁZA | IZMIR>NYÍREGYHÁZA | IZMIR>NYÍREGYHÁZA  
 RÉNY>CASALMAGGIORE | ASZÓD>NYÍREGYHÁZA | ASZÓD>NYÍREGYHÁZA | ASZÓD>NYÍREGYHÁZA | ASZÓD>NYÍREGYHÁZA | ASZÓD>NYÍREGYHÁZA | ASZÓD>NYÍREGYHÁZA | ASZÓD>NYÍREGYHÁZA  
 ÉT>JETTINGEN-SCHPEPACH | KECSKEMÉT>MOSBACH | KOMÁDI>ORDES | KUNAGOTA>KRAKÓV | KUNAGOTA>RÍGA | KAPOSVAR>SZÉKESFEHÉRVAR | KAPOSVAR>NYÍREGYHÁZA  
 BUKAREST | KECEL>NIKOPOL | KECEL>NIKOPOL/BG | KECSKEMÉT>TYCHY | KECSKEMÉT>BELGRÁD | KECSKEMÉT>BUDAPEST | KECSKEMÉT>ESZÉK | KESZTÖR>NYÍREGYHÁZA  
 Y>DEBRECEN | KESZTHELY>GYŐR | KISÚJSZÁLLÁS>CREMONA | KOMÁDI>BARCELONA | KOMÁDI>ORDES | KOMÁRÓM>ROHOZNIK | KUNHEGYES>LONGIANO | KÖRÖS>NYÍREGYHÁZA  
 IZSE>BUDAPEST | LAJOSMIZSE>BÉKÉSCSABA | LAJOSMIZSE>KECSKEMÉT | LAJOSMIZSE>PÉCS | LAJOSMIZSE>ÜLLŐ | LAJOSMIZSE>DEBRECEN | LAJOSMIZSE>NYÍREGYHÁZA  
 SE>SZOLNOK|MISKOLC>WARSAWA | MISKOLC>WIELICZKA | MISKOLC>YVIC | MISKOLC>AUGUSTÓV | MISKOLC>CZESTOCHÓWA | MAJOSHÁZA>ZALAEGERSZEG  
 MEZÖTUR>LONS LE SAUNIER | MISKOLC>BIJELJINA | MISKOLC>BIJELJINA/BIH | MISKOLC>BREST | NAGYKANIZSA>PILISVÖRÖSVAR | NAGYKÁTA>FÖT | NAGYKÁTA>NYÍREGYHÁZA  
 MSJK>BUDAPEST | NORTHAMPTON>BUK HUNGARY | NYÍREGYHÁZA>HELSINKI | NYÍREGYHÁZA>HELSINKI/SF | PUSAMÓSTER>TIRANA | PÉCS>HAMBURG | RAJÓV>NYÍREGYHÁZA  
 LJUBLJANA | NEMSOVA>UJCECIE | SOPRON>BIALYSTOK | SZABADSZÁLLÁS>AJKA | SZÉCSÉNY>SLATINA | SZEGED>BIELEFELD | SZEGED>LJUBLJANA | SZÉKESFEHÉRVAR>NYÍREGYHÁZA  
 ENTMIKLÓS>KAPOSVAR | SZOLNOK>LUZANI | SZOLNOK>PRAHA | SZOMBATHELY>HAJDUSÁMSON | SZOMBATHELY>MOSKVA | SZOMBATHELY>THESSALONIKI | SÁRVAR>NYÍREGYHÁZA  
 WIEN | SÓLYMÁR>HÖRSELBERG | SOPRON>BUCURESTI | SZARVAS>LONGIANO | SZEGED>CACAK | SZEGED>CLUJ | SZEGED>NAGYVÁRAD | SZEGED>NYÍREGYHÁZA | NYÍREGYHÁZA>NYÍREGYHÁZA  
 >SIBIU | SZÉKESFEHÉRVAR>WYSZKÓW | SZOLNOK>APC | SZOLNOK>CASALMAGGIORE | SZOLNOK>PADOVA | SZOLNOK>SALERNO | SZOLNOK>TARNÓV | SZOLNOK>NYÍREGYHÁZA  
 HEI V. 01170MREPOK | SZARVAS>NYÍREGYHÁZA | SZARVAS>NYÍREGYHÁZA | SZARVAS>NYÍREGYHÁZA | SZARVAS>NYÍREGYHÁZA | SZARVAS>NYÍREGYHÁZA | SZARVAS>NYÍREGYHÁZA | SZARVAS>NYÍREGYHÁZA

A TIMOCOM TRUCK & CARGO-VAL SZÁMTALAN ÚJ KAPCSOLAT LÉTESETÉSÉRE VAN LEHETŐSÉGE EGÉSZ EURÓPÁBAN. RÁNK SZÁMÍTHAT!

www.timocom.com



minden irányba  
in all directions



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

Magyarországi képviselő  
Logodi utca 34/A/III., H-1012 Budapest  
tel.: +36 1 212-0000, fax: +36 1 212-0001  
budapest.office@lukakoper.hu

## pannoncont

az európai hálózattal rendelkező operátor  
magyarországi képviselője

### Internet alapú lehetőségek:

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

Mi itthon – otthon vagyunk, a „többi” pedig elérhető anyavállalatunkon keresztül: [www.icfonline.com](http://www.icfonline.com)

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

## pannoncont

1037 Budapest,  
Montevideo u. 4.  
1300 Budapest, Pf.: 149.  
Tel.: 430 30 40  
Fax: 436 79 80  
Email: [info@pannoncont.hu](mailto:info@pannoncont.hu)  
[www.pannoncont.hu](http://www.pannoncont.hu)



# METRANS



- Semleges „all in service” egy kézben és egy árban
  - Vasút
  - Közút – saját közúti szállítványozási hálózat
  - T1 vámgarancia – saját terminálok és fuvarozások saját tranzit vámkezelése
  - Terminál és depó
    - METRANS PRAHA
    - METRANS ZLÍN
    - METRANS DUNAJSKÁ STREDA
- Ügynökségi iroda Hamburgban, Bremerhavenben, Budapesten, Koperben
- Saját vonat összeköttetés
  - Hamburg–Prága és vissza 50 vonat hetente
  - Bremerhaven–Prága és vissza 10 vonat hetente
  - Prága–Zlín és vissza 14 vonat hetente
  - Prága–Dunajská Streda és vissza 12 vonat hetente
  - Hamburg–Dunajská Streda 3 vonat hetente
  - **\*\*ÚJDONSÁG\*\*** Budapest–Koper és vissza 4 vonat hetente



- METRANS a.s. Praha, Podleská 926, 104 00 Praha 10
- METRANS (Moravia), a.s., 763 11 Lída
- METRANS (Danubia), a.s. Drevárska 3, 929 01 Dunajská Streda



- METRANS Danubia Kft., Munkácsy u. 14., 9021 Győr
- METRANS Deutschland GmbH, Burchardkai, 21129 Hamburg

Kapcsolat:  
KISS Péter

E-mail:  
pkiss@metrans.sk

Telefon:  
+421 905 333 004

Szívesen látjuk az Emirates SkyCargo A01  
számú standján Sanghajban az Air Freight  
Asia 2006 idején, 2006. február 14. és 17. között.

www.skycargo.com



## Már Abidjanban főzzük.

Az Emirates SkyCargo már heti négy alkalommal repül Abidjanba. Ezen túlmenően, Európa és Ázsia távoli sarkaiban, a Távols-Keleten, a Közel-Keleten, Afrikában, Ausztráliában és Óceániában, Amerikában, sőt még azon túl is már több, mint 75 célállomással teremtünk kapcsolatot. Segítünk megnyitni a lehetőségek új világát. Tőlünk többre számíthat!

Dubai - Abidjan			Abidjan - Dubai		
Nap	Indulás	Érkezés	Nap	Indulás	Érkezés
kedd, sze., pént., vas.	0740	1455	kedd, sze., pént., vas.	1625	0615*

\* a következő napon



További részletek iránt érdeklődjön a helyi szállítványozónál, vagy az Emirates SkyCargo budapesti irodájában: 36-29-550570.