

# NAVIGÁTOR



**Portolan  
váltás**

13. oldal



**Szlovén  
terminál**

16. oldal



**Constantza  
Pesten**

22. oldal



**Rózsa Pál**

**MÁVCARGO**



korszerű szolgáltatások...

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

137. szám

Ára: 560 Ft

# 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 Lípa
- 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



**Horváth Zsolt Csaba**  
GKM közlekedési  
helyettes államtitkár

**Ajánlom figyelmükbe:  
[www.integratorforum.hu](http://www.integratorforum.hu)**

# 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  
137. megjelenés

## TÁMOGATÓINK

Magyar Szállítmányozói  
és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége,  
MÁV Cargo ZRt., MÁVTRANSSPED Kft.,  
Mased 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

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella

## Osztrák érdemrend Siklós Csabának



Az Osztrák Köztársaság szolgálataért, a közlekedéspolitika terén szerzett érdemeiért **Heinz Fischer, Ausztria államelnöke Siklós Csaba egykori közlekedési miniszternek, a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. vezérigazgatójának az Osztrák Köztársaság Nagy Arany Érdemrendjét adományozta. A kitüntetést március 14-én Sopronban ünnepélyes kezek között Mag. Helmut Kukacka közlekedési államtitkár adta át.**

„Siklós Csaba, mint meggyőződéses magyar, mind a gazdasági, mind a közlekedéspolitikai munka terén előnyös kapcsolatokat teremtett Ausztriával, folyamatosan

építette le a korábban kölcsönösen emelt sorompókat, és állított nemzetközi váltókat a partneri együttműködés számára.” – hangsúlyozta méltató beszédében *Helmut Kukacka*, a kitüntetés átadásakor. „A hosszú évek alatt Siklós Csaba, mint országgyűlési képviselő, mint közlekedési miniszter és, mint a GySEV vezérigazgatója, mindig értett ahhoz, hogy higgadt tárgyalópartnerként lépjen fel, és garantálja a megbeszélések pozitív, mindenki által elfogadott légkörét.”

Siklós Csaba 1970 óta tevékenykedik a GySEV Rt.-nél. A magyarországi politikai fordulatot követően, 1990-től 1993-ig, az első demokratikusan választott kormány közlekedési minisztere volt, és ez idő alatt döntő befolyást gyakorolt Magyarország közlekedéspolitikájának alakítására.



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**



## 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)



**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)

Masped Csoport

## Kautz István kitüntetése



Március 15-e alkalmából, Magyar Gazdaságért Díjat adományozott a gazdasági és közlekedési miniszter *Kautz Istvánnak*, a Masped Csoport elnök-vezérigazgatójának, a szállítmányozó szövetség elnökének. A kitüntetést Kautz István a magyar szállítmányozók és logisztikai szolgáltatók reprezentáns képviselőjeként végzett szakmai és érdekképviseleti munkájának elismeréséül kapta és a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara március 13-i Gazdasági Évnyitó fóruma keretében vette át *Gyuresány Ferenc* miniszterelnöktől és *Kóka János* minisztertől.

Hungarocargo

## Erni János visszavonul

A magyar szállítmányozás egyik ismert személyisége, *Erni János* június 30-ával visszavonul. A Hungarocargo ügyvezető igazgatója tizenöt éve dolgozik ebben a tisztségben. A Masped és a Raabersped voltak pályafutásának előző állomásai. Utódja, *Molnár Gábor* lesz.

## Startol a HungaRo Express

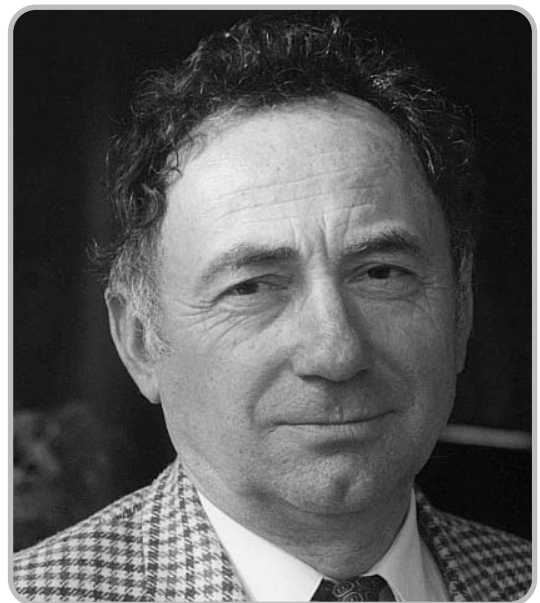
A Rotterdami Kikötő, a német Stinnes és a tagvállalata, a Railog GmbH. közös szervezésében, HungaRo Express néven rendszeres közvetlen vasúti irányvonalat üzemel március 23-ától, Magyarország és Hollandia között. A HungaRo Express új, korszerű közvetlen vasúti kapcsolat, amely konvencionális és konténeres áruk kedvező továbbítását segítheti elő Rotterdam és Sopron, illetve Győr irányában.

## Négyen pályáznak a szabadkikötőre

Négy ajánlat érkezett az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő (ÁPV) ZRt. Budapesti Szabadkikötő Logisztikai (BSZL) Rt. 99 százalékos részvénytulajdonosára kiírt, nyilvános, egyfordulós pályázatára. Az ajánlatok értékelése folyamatban van – tudta meg a FigyelőNet az ÁPV kommunikációs igazgatóságától. Az ÁPV a megajánlott vételár nagysága, a BSZL működtetésére vonatkozó üzleti stratégia, és a kikötő fejlesztését célzó beruházások nagyságára vonatkozó – garanciákkal és szerződéses szankcióval is alátámasztott – kötelezettségvállalás alapján értékeli az ajánlatokat.

Alba-Zöchling

## Az „Év vállalkozója”



A Fejér Megyei Kereskedelmi és Iparkamara elismerésében részesült az Alba-Zöchling Kft. ügyvezető igazgatója. *Cserta János* az „Év vállalkozója” díjat vehette át a kamara ünnepségén. A pályafutását 1968-ban az AKÖV-nél kezdő szakember 1990 óta áll cégé élén.

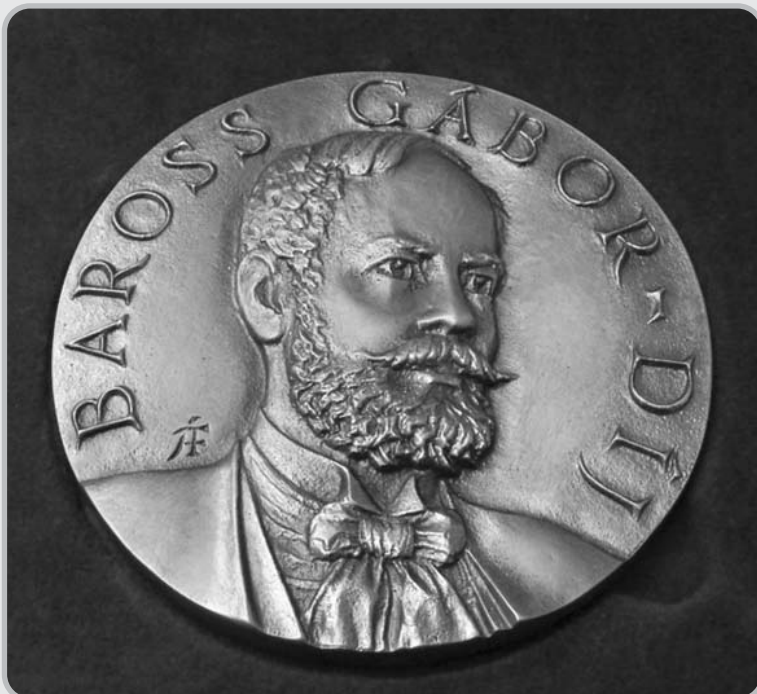


Baross Gábor-díj

## Elismerés főszerkesztőknek



Fotó: Bőhm Katalin



Nemzeti ünnepünk alkalmából magas kitüntetésben részesült főszerkesztőnk. *Kiss Pál*, a Magyar Közlekedési Kiadó igazgató-főszerkesztője március 15-e alkalmából Baross Gábor-díjat kapott. A kitüntetést kiadónk vezetője *Kóka János* gazdasági és közlekedési minisztertől vette át a minisztériumi ünnepségen. Az elismerést Kiss Pál a 30 éves újságírói jubileuma alkalmából, valamint a korszerű magyar közlekedési újságírás megteremtése érdekében végzett kimagasló tevékenységéért vehette át. Kiss Pál az első újságíró, aki Baross Gábor-díjban részesült. Mint ismeretes, Baross Gábor-díj a közlekedés érdekében végzett kimagasló, példamutató tevékenység, illetve életmű elismeréséért adományozható.

Kiss Pál Bácsalmáson született 1950-ben, és 1976 óta újságíró. Pályafutása a Légi közlekedés szerkesztőségében kezdődött, ahol volt pályakezdő, munkatárs és felelős szerkesztő. A Navigátornak 1994 óta, a Magyar Közlekedésnek 1999 óta főszerkesztője és ugyancsak hét éve kiadónk vezetője, egyben 2004 óta tulajdonosa is.

Raktáravató-ünnepség Kecskeméten

## Bertrans az élvonalban



**Ünnepélyes raktáravató színhelye volt a kecskeméti Bertranscsoport logisztikai központja. A felavatott 8500 négyzetméteres raktárral a cég jelenleg már több mint 20 ezer négyzetméteres tároló raktárkapacitással rendelkezik. Rózsa Pál tulajdonos-vezérigazgatónak ezen az ünnepségen adták át a Navigátor Év embere kitüntetését, amelyet kilencedszer ítelt oda kiadónk folyóirata.**

A 100 százalékosan magyar tulajdonú Bertrans Rt. a térség legnagyobb, komplex logisztikai szolgáltatója. Vámudvara országos tekintetben is jelentős, tavaly októbertől az új török gyűjtőjáratok vámkezelésének köszönhetően forgalma még tovább emelkedett. A 24 órás nyitva tartással nem csak az ügyfelek elégedettségét vívták ki, de hozzájárulnak ahhoz is, hogy Magyarország logisztikai központtá váljon Európa ezen régiójában.

A vállalkozás az újságy nyomó papírok kereskedelmében is több mint egy évtizedes múltra tekint vissza, mára a magyar újságy nyomó papír-piac jelentős tényezőjévé vált 15 százalékos piaci részesedésével, évi 18 000 tonnás forgalommal.

A közel egymilliárd forintból megvalósult beruházás két és fél hónap alatt készült el – korábbi nagy beruházásukhoz hasonlóan – a szintén kecskeméti székhelyű Ver-Bau Kft. kivitelezésében. Az új kapacitás révén korábbi és leendő partnereiknek a már meglévő, 5000 négyzetméteres raktárkapacitáshoz hasonlóan minden igényt kielégítő infrastrukturális lehetőségeket (hőmérséklet-, pára- és portartalomszabályozás), valamint az autópályát, illetve más főútvonalakat és a vasúti közlekedést tekintve is kiváló megközelíthetőséget biztosítanak.

A társaság tervei között szerepel 2007-ben egy újabb, 6000 négyzetméteres raktár építése.

Az ünnepség első részében a vendégek megtekintették az új raktárt, majd Rózsa Pál tulajdonos-vezérigazgató mondott üdvözlőbeszédet.

– Nagyon fontos számunkra minden partner – kezdte köszöntőjét Rózsa Pál –, hiszen az önök közreműködésével, az önök igényeinek teljesítésére épült fel közel másfél évvel ezelőtt logisztikai központunk első üteme. Eltelt egy év és az igények biztosítottak minket arról, hogy létjogosultságunk van, tovább kell lépünk. Megépítettük a 2. ütemet, a nagyságáról annyit, hogy a 2004 decemberében először átadott



Dr. Szécsi Gábor, Rózsa Pál és Horváth Zsolt Csaba

raktárunk 5000 négyzetméteres, a most felavatott pedig közel kétszerese, 8500 négyzetméteres. Ezúton is szeretném megköszönni mindenkinek, aki tevékenyen részt vett a beruházásban. Bízom benne, hogy jelen pillanatban ezzel még nincs vége. Mind Magyarország igényének, mind a kelet-európai térség logisztikai fejlesztésének tekintetében – úgy gondolom – fontos szerepet szánunk nekünk, amennyiben a jövőben is meg tudunk felelni a követelményeknek. Magam és a kollégáim nevében biztosíthatom önöket, hogy mindent megteszünk ennek érdekében – hangsúlyozta Rózsa Pál.

Ezt követően *dr. Szécsi Gábor*, Kecskemét polgármestere a Bertrans-cégcsoport eredményeit méltatta. Kiemelte a cég kitartását, nyitottságát, az innovatív folyamatok iránti érzékenységét, folyamatos töretlen beruházói kedvét, együttműködési hajlamát, és nem utolsósorban fogékonyságát az unió kihívásaira, elvárásaira; egyszóval mindazt, amely elengedhetetlen egy vállalkozás tartós sikeréhez, versenyképességéhez.

Végezetül *Horváth Zsolt Csaba* közlekedési helyettes államtitkár szólt:

– A Bertrans eredményességében jelentős szerepet játszott, hogy ki tudta használni folyamatosan épülő M5-ös autópálya közelségét, és várhatóan tovább erősíti majd piaci pozícióját a néhány éven belül megvalósuló M8-as autópálya megépülésével. A cég logisztikai központi szerepének köszönhetően pedig Kecskemét a II. Európa-terv részévé válhat – mondta végezetül az államtitkár.

A Bertrans-csoport vezetőjét, Rózsa Pált a közelmúltban az „Év embere” címmel jutalmazta szakmai életútjának elismeréséül a Navigátor szállítványozási és logisztikai szakfolyóirat. Az ünnepségen kiadónk igazgató-főszerkesztője, *Kiss Pál* méltatta Rózsa Pált. Mint mondta: „Közép-Magyarország szívében egyedülálló sikertörténet a Bertrans 15 éve, a díj méltó helyre került.”

A díjat Horváth Zsolt Csaba helyettes államtitkár adta át Rózsa Pálnak. ■

Rózsa Pál a Bertrans tulajdonos-vezérigazgatója

## Kecskeméti tettek és állomások

Rózsa Pál nem a szavak, a tettek embere. Talán ennek is köszönhető, hogy négy-öt év alatt szinte „berobbant” a szakmai élvonalba és Kecskeméttel bővült Magyarország logisztikai térképe. A Bertrans Csoport tulajdonos-vezérigazgatója úgy érzi, ő egyszerűen csak élt a város adta lehetőséggel. Egy Kecskemét melletti tanyán született, a városba járt iskolába, később dolgozni – a Petőfi Nyomdába. Bár a Bertrans 1989-ben alakult, Rózsa Pál csak 2000-ben búcsúzott a nyomdától és lett cége fő tulajdonosa és első számú vezetője a ma már három társaság alkotta csoportnak. Méltó helyre került az Év embere Navigátor-díj, hiszen az elmúlt évben árbevételük meghaladta a 4 milliárd forintot és csaknem száz embert foglalkoztatnak. Raktárközpontjuk állandó bővítése és fejlesztése piaci helyzetük megerősítését szolgálja, bár a dél-európai gyűjtőforgalom beindítására is megtették már az első lépéseket, és török partnereik képviseltette is magát a kecskeméti raktáratató-ünnepségen.



Rózsa Pál

A látszat néha csal, hiszen *Rózsa Pál* többször is megjegyzi, amikor irodájában beszélgetünk, hogy: ő nem a szavak embere. Ennek ellenére rendszeresen szerepel a lapokban és egyike azoknak a cégvezetőknek, akik a kommunikációt, a sajtót üzletpolitikájuk részének tekintik. Nem is lehet ez máshogy, hiszen Rózsa Pál évekig dolgozott a kecskeméti Petőfi Nyomdában. Irodájában, a Bertrans Központ valamennyi asztalán ma is ott látjuk a megyei lapot, a Petőfi Népet, a Világgazdaságot, a szomszéd Szilády Nyomda termékeit.

– A legtöbbet, emberileg és szakmailag is, *Sebesvári László-*

*nak* köszönhetek és alapfilozófiáját is átvettem: csak előre, mindig újat, oldjuk meg – mondja Rózsa Pál, amikor nyomdai éveiről kérdezzük. Élete legjobb döntésének tartja, hogy első munkahelye, a Dózsa Termelőszövetkezet után a Petőfi Nyomdához szerződött. Sebesvári László vezérigazgató irányításával, az ország egyik legjobb nyomdájaként számon tartott vállalat forgalma évről-évre nőtt.

– Minden nap többet és többet kellett nyújtani, új partnereknek kellett megfelelni, az elérhető legmagasabb színvonalon. Az ügyfél volt az isten, ha kívánta, egy nap alatt legyártottuk,



A Bertrans kecskeméti logisztikai központja

amit kért és elvittük neki. Ott és akkor ivódott belém örökre: a megrendelő diktál, és a jó szállító az, aki teljes körűen szolgáltat, azt, amit kér, úgy, ahogy szeretné.

Nem véletlen, hogy a Bertrans Csoport alapját képező kft. az első időkben főleg fuvarszervezéssel és újságpapír-kereskedélemmel foglalkozott. Ez azóta is meghatározó profiljuk, az Axel Springer Kiadó jóvoltából, amely Kecskeméten építette fel központi nyomdáját, a Szilády Nyomdát.

A vám nélküli vámkezelés hozta meg az első szakmai sikert a Bertransnak. Rózsa Pál és munkatársai ebben az esetben is éltek a lehetőséggel, jobban mondván, a jogi lehetőséggel. Elektronikus érkeztetést és indítást bonyolítottak, éjjel-nappal a hét összes napján és kezességet is vállaltak. Bár ebben bizonyos óvatosság jellemezte őket, főleg, ha meglátták, hogy: mennyi zűldséges vár vámkezelésre!

A vámsztorit követte a raktárépítési program. Az önálló logisztikai központ gondolata már évek óta foglalkoztatta a Bertrans vezetőit, de visszafogta őket a megvalósításban, hogy Kecskemét nem szerepelt az országos logisztikai központok listáján. Rózsa Pál viszont úgy gondolta, hogy a város több pontján bérelt raktár helyett vállalja a saját logisztikai központjának felépítését. Tárgyalt a város, a minisztérium vezetőivel, s ha nem is első szóra, de sikerült velük megállapodnia. A város ipari parkjában vásárolt meg egy kilenckektáros területet, azzal a feltétellel, hogy 2007-ig köteles ott a 800 millió – 1 milliárdos beruházást megvalósítani. Ehhez képest, 2004 végén elkészült az első, 2005 végén pedig a második ütem. Két év alatt kétmilliárdos befektetés. Kecskemét a Bertrans jóvoltából az uniós csatlakozás két éves évfordulóját úgy fogadhatja, hogy Magyarország logisztikai hálózatának regionális központja.

A vámkezelés a komplex logisztikai szolgáltatás alapja. Ezért a Bertrans felvásárolta és a cégcsoport tagjává avatta az

ugyancsak kecskeméti Vámudvar Kft.-ét, amely jelenleg a közép-magyarországi régió egyetlen vámszolgálati helye (ugyan csak 24 órás nyitva tartással, munka- és ünnepnapokon is).

Halkan és szerényen jegyzi meg Rózsa Pál, hogy uniós csatlakozás után – amikor a szakma cégei szinte elvesztették vámbevételüket – az ő vámforgalmuk fele megmaradt. Sőt, esélyük van a bővülésre is.

– Volt egy elképzelésünk. Jól mértük fel a helyzetet, s ennek megfelelően döntöttünk és dolgozunk – összegzi az eddigi állomásokat Rózsa Pál. A 48 éves tulajdonos-vezérigazgató büszke arra, hogy a dél-alföldi régióban a Bertrans hozta létre az első működő logisztikai központot. Úgy gondolja, hogy az autópálya-építés, esetükben az M5-ös, tovább növelheti fejlődési esélyeiket és éppen ezért, nem tartja elképzelhetetlennek, hogy egy világhálózathoz csatlakoznak. Ezt szolgálják idei terveik.

Rózsa Pál boldog, elégedett ember. Az egykori tanyasi kisdíák sohasem gondolta, hogy az ezredfordulón ismert szakember, elismert vállalkozó lesz. Szülei a városföldi tsz-ben dolgoztak, ő 3 kilométerre járt iskolába, s ez a távolság csak nőtt, amikor kecskeméti bejáró lett. Életét fiatalkorától a foci határozta meg – olvashatjuk a róla megjelent cikkekben. Húsz évig volt igazolt labdarúgó a KSC-ben és meghatározó volt életében, hiszen: ahhoz, hogy minden feladatát el tudja látni, sokkal korábban kellett kelnie, mint társainak, s még akkor is edzésre járt, amikor a többiek már a buliba indultak. Ma már nem focizik, de rendszeresen sportol. Nyáron – a tengerpart helyett – a hegyeket járja, télen pedig síel.

A Bertrans sikertörténete egy jelentős fejezet a szakma történetében. Rózsa Pál meggyőződéssel vallja, hogy munkatársai jelentik a garanciát arra, hogy állócsillaggá váljon csoportjuk az elkövetkezendő években. Bertrans a híres város újabb híresége.

# *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.

Új fejezet a Dunaferri Portolan Kft. életében

## Vezetőváltás, tervek, növekedés

**Az anyacég Dunaferri ZRt. tulajdonosváltását követően átalakult a Portolan Szállítványozási Kft. élete is. Előbb egy hajóskapitányból lett szerb üzletember, Vaso Janisic került az élére a múlt év decemberében, aki egyben a Dunaferri ZRt. logisztikai igazgatója is maradt. Hetekkel később a magánszemélyekből álló, kisebbségi tulajdonos Plimsoll Kft. kivált a Portolanból, és a továbbiakban önálló tevékenységet folytat az agrárüzletágban. Dr. Kopp Miklóssal, a Portolan Kft. idén február elsején kinevezett kereskedelmi igazgatójával az ez évi tervekről beszélgettünk.**

– Amennyire a tavalyi év mérlegének zárásakor, közvetlenül annak elfogadása előtt látszik, bevételi és nyereségszámoldalon nem túl sikeres az elmúlt esztendő a Portolan Kft. életében. Ez nem azt jelenti, hogy a munkatársaink nem dolgoztak elég jól, hanem azt, hogy olyan viszonyokat örököltünk, amelyek rendbetétele időt és fáradságot igényel, így azok eredménye csak a későbbiekben mutatkozik meg. Forgalmi szempontból – a tulajdonosváltásból fakadó átmeneti zökkenők mellett – összességében nem teljesített rosszul a cég. Az idei évre a szokásokhoz híven négy-ötmillió tonna áru fuvarozását irányoztuk elő mind szárazföldi (vasúti, közúti) és vízi (folyami, tengeri) úton.

– A továbbiakban a Plimsoll Kft. visszi az agrárüzletet, a Portolané pedig az ipari üzletág maradt?

– Az üzletrészek jogi szétválasztása, a vagyonmegosztás egyáltalán nem jelentik azt, hogy elvitték a forgalmat is. A Portolan semmilyen üzletről nem mondott le a javukra. A tervek szerint a társaság feladata elsősorban a Dunaferri ZRt. szállítványozása lesz, teljes körű



A dunaújvárosi kikötő

üzgynökségi-lebonyolítói szolgáltatás formájában. Ez annyit tesz, hogy minden, a gyárkapun kívül eső forgalom ami hatáskörünkbe tartozik, legyen szó belföldi vagy külföldi szállításról. A cégcsoport értékesítő csapata által szervezett üzletek kezelésére tehát a Portolan nyújt szállítási megoldásokat. Ráadásul várhatóan bővülni is fog a tevékenységünk a korábbi évekhez képest: valószínűleg olyan munkákat is a Portolan lát el az anyacég részére, amelyeket előzőleg más végzett el.

– Milyen területeken számítanak növekedésre?

– A dunaújvárosi gyár termelésének bővülésével, az alapanyag-beszállítások révén komoly fejlődést várunk a vasúti üzletágban. Ez elsősorban a keleti importra (ukrán és orosz vasérc) vonatkozik, de továbbra is tervezzük cseh és lengyel szén- és kokszt behozatni, valamint különböző árukat Rotterdam és Rijeka felől is. Ehhez kapcsolódóan nyilvánvalóan a késztermékek exportszállításai is gyarapodnak majd, főként vasúton és közúton, északi rendeltetési irányban pedig a Dunán.

A Dunaferri kiszolgálása mellett, szabad kapacitásaink kiaknázása vé-

gett lehetőségünk van külső megbízások teljesítésére is. Ezek tekintetében nem zárkozunk el semmilyen megkereséstől – akár a gabonapiac részéről, akár máshonnan –, amelyek az elképzelések szerint az üzleteink tizenöt-húsz százalékát teszik majd ki.

– Milyen szolgáltatásokkal kívánunk versenyképesek maradni a hazai piacon?

– A vasúti forgalmunkban jelentős előny, hogy a többi piaci résztvevőhöz képest naprakészebb módon tudjuk követni az áruk mozgását. Ez annak az éjjel-nappal rendelkezésre álló információs szolgáltatásnak köszönhető, amelynek eredetileg a gyár működésében, a készletezési nyilvántartás folyamatában van szerepe.

Egyébiránt a Portolan kereskedelmi politikája arról szól, hogy nem kívánunk a káros árversenyben részt venni, sokkal inkább hiszünk a jól bejáratott szakterületek továbbfejlesztésében. Tény, hogy a Dunaferri, mint háttérország kellő biztonságot nyújt számunkra, és így nem is kényszerülünk árharcba bocsátkozni vadonatúj üzletek reményében.

Varga Violetta

Zafir és Kristóf és Társai Ügyvédi Iroda

# Jogos kérdések a szállítmányozásról

**A nemzetközi fuvarozásnak és szállítmányozásnak már a rendszerváltás előtt is viszonylag kevés jogi szakértője volt. A helyzet azóta sem változott. A kevés közül az egyik a Zafir és Kristóf és Társai ügyvédi iroda, amelynek névadó alapítóival beszélgettünk arról, milyen jogi környezet veszi ma körül a szállítmányozókat és fuvarozókat, illetve általában milyen jogi képviseletre számíthatnak vitás ügyekben.**

A Zafir és Kristóf és Társai Ügyvédi Irodát 1989-ben – az ország egykori legnagyobb és egyes ügyletek esetében monopolhelyzetben lévő szállítmányozási vállalata mellett alakult jogtanácsosi munkaközösség alapjain – hozta létre *dr. Zafir János és dr. Kristóf Tibor*. A két ügyvéd több mint 20 éve dolgozik együtt, ami abból is kiderülhetett, hogy beszélgetésünk során többnyire azonos véleményt fogalmaztak meg, kivételt inkább csak saját irodájuk útnak indulásának egy mozzanata jelentett. Arra kérdésre ugyanis, hogy megalakulásukkor meg kellett-e dolgozniuk az ügyfelek megszerzésért, különbözőképpen emlékeznek. Kristóf Tibor szerint – szakmai ismertség ide vagy oda – az ügyfélkör kialakítása kemény munkát igényelt. Zafir János szerint azonban ennél kedvezőbb helyzetben voltak, hiszen korábbi munkahelyük révén, amely a tengerentúli szállítmányozás területén monopolhelyzetben volt, komoly szakmai előnyre tettek szert, és ezzel az ügyfelek is tisztában voltak.

A rendszerváltás a szakjogászai területen is mélyreható változást hozott. A nemzetközi kereskedelemében és szállítmányozásban korábban monopolhelyzetben lévő állami vállalatok nem csak külkereskedelmi, de külkereskedelmi jogi tudásközpontnak is számítottak, amelyek a változással szétestek. A helyükre lépő hazai, vagy külföldi tulajdonú szállítmányozó és fuvarozó cégek, a nemzetközi porondra önállóan kilépő termelővállalatok nem mindig rendelkeztek a tevékenységüket hatékonyan támogatni tudó, megfelelő ismeretekkel rendelkező jogi szakemberekkel. A piac sokszereplőssé válását nem követte a hozzáértő jogi szakemberek létszámának növekedése.

Emellett még két lényeges változást is hozott ez az időszak – jegyezte meg Zafir János és Kristóf Tibor. Az egyik a külkereskedelmi ügyletek jellegében

történt: míg korábban magas volt a tengeren túli küldemények száma, jellemzőek voltak a hajóbérleti szerződések, addig mára ezek jóformán eltűntek. Ma az árukat már inkább az egyes kontinensek különböző elosztó központjaiban vásárolják, vagy gyakran maga az eladó gondoskodik arról, hogy eljusson a küldemény a vásárlóhoz. Az átalakulás az exportot is érintette. Míg korábban – példaként – Kecskemétről kellett megszervezni egy áru eljuttatását Ohioba, addig ma ez csak Rotterdamig vagy Hamburgig „tart”, onnan, vagy akár az indulási pontból is a vevő szervezi meg a fuvar. A multi- és transznacionális vállalatok térhódítása is átalakította a piacot, hiszen jelentős potenciáljuk miatt gyakran jobb feltételekkel kapnak fuvar. Összességében azt lehet mondani, hogy az úgynevezett hosszú paritásokról rövid parításokra tért át a magyar gazdaság. Ezzel a jogi problémák is megváltoztak. „Két évtizeddel ezelőtt nem volt ritka, hogy egyszerre 10-15 tengerhajózási jogi ügyvel foglalkoztunk, ma elvétve jelentkeznek ilyen esetek” – jegyezte meg Zafir János.

Ugyancsak lényeges változás a KGST-n belüli nemzetközi vasúti áru fuvarozásról szóló, az érintett országok államvasútjai által kötött multilaterális megállapodás (SzMGSz) felmondása volt. Jelenleg ezt a területet a COTIF (Európai Vasúti Fuvarozási Egyezmény) szabályozza. Továbbá megjelent az új Vasúti Áru fuvarozási Szabályzat (VÁSz). A közúti és légi szállítás, illetve áruszállítás esetében ilyen léptékű változás nem történt.

Összességében az ügyek jellege nem változott, legfeljebb egyes típusokból lett több vagy kevesebb. A rendszerváltás utáni nyitással beindult a privatizáció és a külföldi cégek betelepülése, aminek köszönhetően irodánk számos megbízást, majd állandó ügyfelet nyert. Kiterjedt nemzetközi jogi-szak-

mai kapcsolataink révén pedig mind gyakrabban segítjük megbízóinkat külföldi cég alapításaikban vagy akár peres ügyekben – mondta Kristóf Tibor, aki megjegyezte: ügyfélkörüket leginkább szállítmányozók, illetve azok megbízói alkotják, de fuvarozó megbízójuk is akad szép számmal. A két szakjogász szerint ezek a területek amúgy sem választhatók el egymástól, hiszen a szállítmányozás gyakorlatilag a fuvarozás szervezését jelenti, így egy-egy ügy elemzésénél a fuvarozás körülményeivel, kérdéseivel is foglalkozni kell. Ugyanakkor, egy nemzetközi szállítmányozási jogásznak nem csak a fuvarjoghoz kell értenie, de ismernie kell a nemzetközi adásvétel, pénzügyi jog, biztosítási jog szabályait, járatosnak kell lennie a nemzetközi magánjogban, és újabban az EU jogában is.

Azzal a kérdésünkkel kapcsolatban, hogy a szállítmányozási szakmában – a jogviták számának esetleges növekedéséből ítélve – a morál az elmúlt évtizedek alatt romlott-e, Zafir János és Kristóf Tibor elmondta: erre akár igen is lehetne válaszolni, azonban ennek megítélése rendkívül nehéz. Álláspontjuk szerint nem lehet tudni, hogy egyes ügyek reális okok mentén indulnak-e meg, vagy a jogi képviselő nem rendelkezik elégséges szakismerettel, vagy szakmai becsülettel ahhoz, hogy helyesen ítélje meg, érdemes-e belefutni egy perbe. Egyes esetekben persze a jogi képviselők a megbízó eltökélt peres szándéka miatt nem tehetnek mást, még akkor sem, ha előre látják a negatív kimenetelt. Mindenesetre azt nyugodtan állíthatjuk, hogy számos olyan ügygel találkozunk, amelyben nem kellene eljutni az esetenként hosszú és rendkívül költséges perekig – tette hozzá Zafir János, aki szerint ugyancsak gondot okoz, hogy a rendszerváltás utáni időszakban kikopott az a bírói kör, amely szakértője volt a szállítmányozási és fuvarozási ügyeknek. Korábban a Fővárosi Bíróságon külön szakcsoport működött ezen a területen 5-6 jól felkészült bíróval. Ma ilyen nem létezik, és az sem valószínű, hogy a közeljövőben megoldódik az utánpótlás, ez pedig negatív hatással lehet a szállítmányozási és fuvarozási jogvitákban született ítéletek szakmai színvonalára. Sokkal jobb helyzetben lehetnek azok a vitás felek, akik választottbíróval mellett teszik le a voksukat,

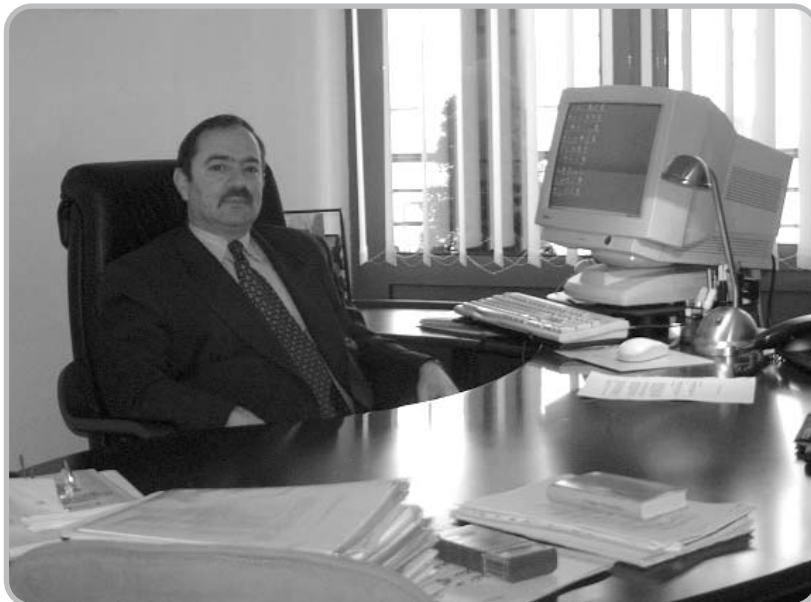


és persze az sem hátrány, ha a megbízók akár hosszú távú szerződés keretében akár egyedi esetekben szakjogászhoz fordulnak, ahogy ez Nyugat-Európában vagy Észak-Amerikában teljesen természetes. Itthon ez sajnos nem gyakorlat, mivel kevés a szakjogász, a megbízók pedig sok esetben inkább ügyvédi díj mértéke, mintsem a későbbi haszon, például egy vita számukra várhatóan kedvező kimenetele alapján döntenek – jegyezte meg Zafír János. A nyugati mintára példaként említette azt a brit, kizárólag hajózási ügyekre szakosodott ügyvédi irodát, ahol valamennyi ügyvéd hajóskapitányi vizsgával rendelkezik, illetve egy New York-i légi jogi ügyekre specializálódott irodát, amelynek ügyvédei repülőgép-vezetői szakszolgálati engedély birtokosai. Ezek az irodák saját szakterületükön nagy biztonsággal járnak el, azonban véletlenül sem vállalnak el valóperes ügyeket...

Mi magunk egyértelműen a specializáció, a szakosodás hívei vagyunk, mondták az iroda vezetői. Nem hiszünk abban, hogy egy ügyvéd minden jogi kérdéshez érthet, pontosabban, hogy minden jogterületen egyformán kiváló lehet. Ahogyan az orvosoknál, a baleseti sebész sem végez szívműtétet, és fordítva – pedig orvos, sőt sebész mindkettő – úgy a jogi pályán sem tartjuk indokoltnak, hogy valaki a büntetőjoggal, a szerzői joggal és a nemzetközi szállítmányozási joggal is foglalkozzon egyidejűleg. Mi külkereskedelmi szakjogászok vagyunk, ehhez értünk, kedvenc területünk pedig, a nemzetközi szállítmányozási-, fuvarozási- és biztosítási jog. Ezért nem vállalunk büntetőjogi, vagy családjogi ügyeket – fogalmazott Zafír János.

Attól függetlenül, hogy idehaza számos körülmény – így például a jogászok mennyiségi túlképzése – az ideális gyakorlat magyarországi meghonosodása ellen szól, bízunk benne, hogy előbb vagy utóbb javulni fog ez a helyzet. Mi a magunk részéről mindent megteszünk, hogy saját irodánkban dolgozó ügyvédjelöltek olyan szakemberekké váljanak, akik pályafutásuk során biztosan mozognak a szállítmányozási és fuvarozási ügyek területén.

Emellett jót tenne a szakmának, ha egységes európai szállítmányozási feltételek születnének, hogy a kontinensen vagy legalább az unión belül minden országban ugyanazt értsük az amúgy azonos tevékenységen – hívta fel a figyelmet Zafír János arra, hogy míg a fuvarozást nemzetközi egyezmények átfogóan szabályozzák, addig a szállítmányozás területén ezek hiányoznak.



## Dr. Zafír János

1949-ben született Budapesten. Az ELTE Állam- és Jogtudományi Karán szerzett jogi diplomát 1975-ben. Külkereskedelmi vállalatnál, majd szállítmányozási vállalatnál dolgozott, 1978-tól a legnagyobb magyar szállítmányozási vállalat jogi osztályának vezetője. 1989-ben alapítja meg a Zafír és Kristóf és Társai Ügyvédi Irodát, melynek alapítása óta vezetője. Külkereskedelmi szakjogász, szakterülete a nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és biztosítás. A nemzetközi fuvarozási jog tekintetében több könyv és cikk szerzője. Ennek a jogterületnek meghívott előadója Jogi Továbbképző Intézetben és tanított a Külkereskedelmi Főiskolán is. Nyelvismerete angol és francia.



## Dr. Kristóf Tibor

1955-ben született Budapesten. Az ELTE Állam- és Jogtudományi Karán 1978-ban szerzett jogi diplomát. Ezt követően a nemzetközi áru fuvarozás és szállítmányozás területén működő vállalatoknál dolgozott. 1989 óta alapítója és tagja a Zafír és Kristóf és Társai Ügyvédi Irodának. Szakterülete a gazdasági jogi, társasági jogi ügyek, magyar és külföldi cégek képviselése. Külkereskedelmi szakjogászai képesítéssel rendelkeznek. Nyelvismerete angol és német.

Gebrüder Weiss:

## Új terminál Szlovéniában

**A Gebrüder Weiss az osztrák Stájerországban a klasszikus szállítmányozásra összpontosít, és stájer fuvarozóktól vásárol szállítási szolgáltatásokat. A hosszú távú üzleti kapcsolatok elsőbbséget élveznek náluk.**



Stájerország és Szlovénia az év eleje óta egymáshoz tartozik – legalábbis a Gebrüder-szervezetben, melyben mindkettőt összefogták, valamint Dél-Burgenlandot a déli régióból. *Erich Schafer*, a Gebrüder Weiss stájerországi kirendeltség-vezetőjének hatáskörébe tartozik a szlovéniai piac is. Mindközben a Gebrüder Weiss Ljubljánában önálló kirendeltséget tart fenn, mely Graz felé tartozik jelentési kötelezettséggel. „Ezáltal kihasználhatjuk az együttműködésből származó előnyöket, és hasznos tanácsokkal láthatjuk el egymást”, véli Schafer.

Ljubljánában még ez év közepén új szállítmányozási központot tervez létrehozni a Gebrüder Weiss. Mintegy 10 ezer négyzetméter területen kap majd helyet a 4 ezer négyzetméter fedett raktárterület max. 6000 palettáig terjedő palettakapacitással. A szlovéniai piacon a fő irányvonalat a szállítmányozás, az áruakadás és a raktárlogisztika jelenti. Az új létesítmény nem lesz a Gebrüder Weiss tulajdonában, hanem először a következő 5 évre bérbe veszi azt. „Az új létesítményen keresztül még jobban szeretnénk kiszolgálni ügyfeleinket a szlovén piacon”, tájékoztatta a „Verkehr” újságíróját Schafer.

Stájerországban az elmúlt 5 év jó eredményeket hozott a cégnek. Nőtt az árumennyiség, a hozam és a haszonkulcs. A vezetőség szerint egyre fontosabb elmagyarázni az ügyfeleknek, hogy a meglévő fix költségek nem tűnnek el teljesen minden meglévő folyamatoptimalizálás ellenére sem, és ezért például nem nyelhetik le a fuvarozási szolgáltatók az autópályadíjakat vagy az egyre növekvő üzemanyagárakat.

Másrésről az ügyfelek is készek arra, hogy megfizessék a megfelelő árat, ha a kívánt teljesítmény áll mögötte. A Gebrüder Weiss profiljába nem illett az osztrák vasúti fuvarozó, az RCA (Rail Cargo Austria) által kínált vasúti szállítás. „Noha érdekelne bennünket a vasúti darabáru-szállítás, az nem illeszkedik a 24 órás, expressz áruterítési rendszerünkbe”, foglalta össze Schafer a lényegét. Ezért a fuvarozás javarészt az országutakon bonyolódik, mert ezzel biztosítani tudják a futamidő-garanciát is.

A Gebrüder Weiss Stájerországban és Szlovéniában is klasszikus szállítmányozónak számít. Nincs saját járműparkjuk, s a szállítási szolgáltatások 70%-át stájer fuvarozóktól vásárolják. A maradék 30%-ot külföldi fuvarozócégek teszik ki. A saját flotta hiánya több rugalmasságot eredményez a napi üzletek során. Hogy nincs flottája, az a Gebrüder Weissnél inkább kivételt jelent, hiszen a legtöbb kirendeltség saját tehergépkocsi-parkkal rendelkezik. Stájerországban nagy hangsúlyt fektetnek a fuvarozókkal fenntartott hosszú távú üzleti kapcsolatokra.



40–50 teherfuvarozót foglalkoztatnak folyamatosan, és ezzel viszonylag biztos megbízói körük alakult ki. A cégnél nagyon jól ismerik a fuvarozók gondjait. „Nagyon problémás az anyagi helyzetük”, ismeri el Schafer. Mindez azért, mert az EU keleti bővítése által megnőtt a gazdasági költségnyomás. A Kelet-Európában való letelepedés az egyik túlélési stratégia a stájer fuvarozók számára. Stájerországban már önmagában az árszínvonal is alacsony, s ehhez jön még a földrajzi hátrány a telephelyeket illetően. Ez szemléltetést az egész gazdaságot érinti, és kihat mind a költségekre, mind a minőségre. A telephelyek földrajzi hátrányait kiegyenlítő „ügyfeleink számára még jobb logisztikai megoldásokat kell kínálnunk” – látja át az összefüggéseket Schafer. Ami a régi és új EU-tagállamok közötti költségfejlődést illeti, a nyilvánvaló különbséget lassan, 3-4 év alatt lehet kiegyenlíteni. Addig ki kell tartaniuk az „országutak kapitányainak”.

Kovács Eszter

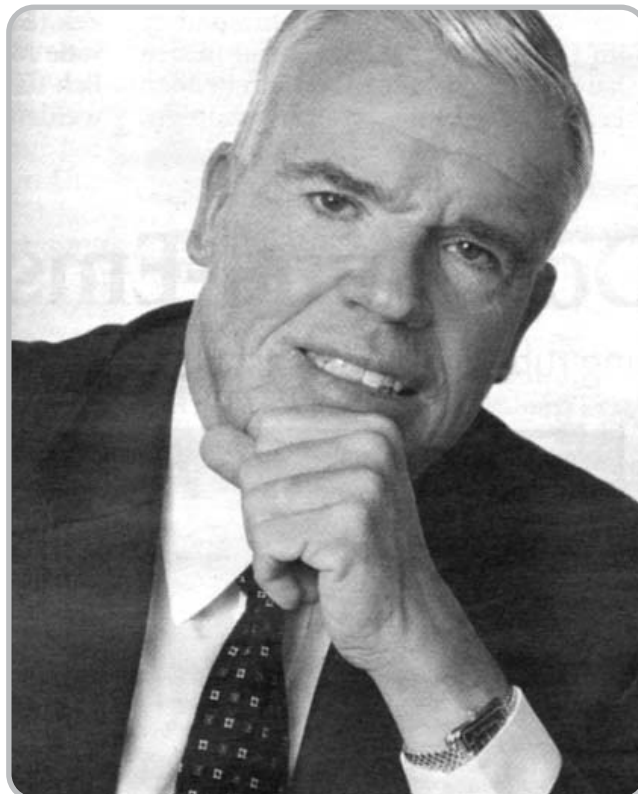
Rekorderedmény a Kühne + Nagelnál

## A KN új célpontokat tűz ki

A Kühne + Nagel-csoport 2005-ben az előző évhez képest 21,5%-kal, 8,95 milliárd Euróval (14,049 svájci frankkal) növelte forgalmát. Az operatív eredmény (EBITA= Earnings Before Interest, Taxes and Amortization = kamatok, adózás és értékcsökkenési leírás előtti eredmény) 19%-kal, 289,4 millió Euróra emelkedett, az adózás utáni nyereség mintegy 30%-kal gyarapodott, 284,3 millió Eurót eredményezve. A következő 3-5 évre a fejlesztés súlypontja a közúti forgalomra helyeződik át, számolt be a tervekről Klaus-Michael Kühne, az igazgatótanács elnöke.

A közúti forgalom volt az egyetlen terület a Kühne + Nagel számára, mely az EBIT szempontjából veszteségesnek számított. Amikor átvették a Häring logisztikai szolgáltatót, a cégvagyon értékleírásával az EBIT mínusz 9,24 millió Euro körül mozgott. A következő évre Klaus Herms vezérigazgató egy enyhén pozitív árréssel számol. Az elkövetkezendő években a Kühne + Nagel nagy befektetéseket tervez az európai közúti forgalomban. „Európában 5 közúti forgalmi hálózat számára jut elegendő hely” – mondta Herms. „Mi is ott akarunk lenni.” Ennek keretében akvizíciókat, felvásárlásokat terveznek.

Egyértelmű javulás figyelhető meg a többi üzletterüle-



Aki alaposan és jól átgondolta: Klaus-Michael Kühne, a Kühne+Nagel igazgatótanácsának elnöke

A KN számokban		
	2005	Változás az előző évhez képest %-ban
forgalom	8954	+21,5
operatív nyereség (EBITA)	289,4	+19
adózás előtti nyereség	284,3	+30
<b>Tevékenységi körök szerinti forgalom:</b>		
közúti forgalom	1335	+31,9
tengeri fuvarozás	4780	+22,7
légi fuvarozás	1919	+15,7
kontrakt logisztika	847,6	+13,9
Az adatok millió Euróban értendők. Forrás: Kühne + Nagel.		

ten. A tengeri fuvarozásban 19,4%-kal haladta meg az előző évi volument a vállalat, s összesen 1,91 millió TEU-val rendelkezett. A piaci növekedést Herms kerekén 9%-ra teszi. A tengeri fuvarozási tevékenységekből adódó nyereség mintegy 155,1 millió Euróra rúgott EBIT-alapon, és ezzel 35%-kal meghaladta az előző évi eredményeket. A tengeri hajózásból származó forgalom 4,78 milliárd Euróra kúszott fel.

A légi fuvarozásban a Kühne + Nagel 9,4%-kal növelte volumenét, a piaci növekedés pedig 3,2%-ot tett ki. Ez a növekedés elsősorban az ázsiai-csendes óceáni térségben bonyolított üzleteknek köszönhető, miközben az Észak-Amerikával fenntartott légi fuvarozás a gyengébb exportügyletek miatt átlag alatti eredményeket hozott. 79,2 millió eurós EBIT-tel a Kühne + Nagel bőséges nyereséget könyvelhet el a légi fuvarozásban.

A kontrakt logisztikában, azaz a teljes körű szolgáltatásban a Kühne + Nagel 14%-kal tornázta magasabbra magát, 847,6 millió Euro forgalomra, a hozam pedig 4%-ot tett ki. A 2006 januárjával átvett ACR versenytárs belépésével járó forgalmat ezek az adatok még nem tartalmazzák. Herms különösen kiemelte, hogy a kezdetben sok nehézséggel járó kontrakt logisztikai üzletág az USA-ban időközben már kitűnően bevált.

Kovács Eszter

## A Kohéziós Alapok

Az Európai Unió következő, 2007-2013-as költségvetési periódusában Magyarország várhatóan **22,6 milliárd euró támogatásra** számíthat a Strukturális Alapokból és a Kohéziós Alapból. A **közlekedési szektor szereplőinek elsősorban a Kohéziós Alap források felhasználására kell koncentrálni**, hiszen a következő 7 évben ezen a területen akár **1 400 milliárd forintnyi beruházás** is megvalósulhat a támogatott projektek keretében. Emellett bizonyos közlekedést érintő fejlesztések támogatására a Strukturális Alap forrásai is elérhetőek lesznek.

A feltételes mód használatát a jelenleg futó ISPA és Kohéziós Alap (KA) projektek **előkészítésével és lebonyolításával kapcsolatos problémák** teszik szükségessé: *nem várt lakossági ellenállás, a költség jelentős túllépése, az előkészítés és a közbeszerzés elhúzódása.* Annak érdekében, hogy a projektek gördülékenyen és időben valósulhassanak meg, az érintett minisztériumok és a Nemzeti Fejlesztési Hivatal (NFH) több módon is segítséget kíván nyújtani a jelenlegi és jövőbeni kedvezményezetteknek. Ennek keretében, a NFH megbízásából a PricewaterhouseCoopers három útmutatót készített az ISPA és KA projektek kedvezményezettjeinek.

A projektekkel kapcsolatos problémák legfőbb oka a nem megfelelő előkészítés, bár sok esetben a megszokottnál is több bürokratikus szabály lassítja az előrehaladást. Hogy e hibákat a jövőben el lehessen kerülni, a kedvezményezetteknek és a lebonyolításért felelős intézményrendszernek **még több energiát kell fordítani az előkészítésre, együttműködésre és koordinációra.**

**Az útmutatók – az elszámolható költségekről, a projekt menedzsment szervezetek létrehozásáról és a projektek utólagos értékeléséről** - hiánypótló módon kívánnak segítséget nyújtani a kedvezményezett önkormányzatoknak, melyek eddig – megfelelő mankó híján – minden kérdésükkel az érintett szakminisztériumhoz fordultak. A munka során a

PwC húsz önkormányzat tapasztalatait gyűjtötte össze.

A beruházások lebonyolításáért felelős projekt menedzsment szervezeteket minél korábban létre kell hozni, mivel a támogatási kérelem összeállítása, a tervek elkészítése és a számos engedély beszerzése komoly koordinációs feladatot igényel. Az eddigi tapasztalat azt mutatja, hogy a futó ISPA projektek-nél ad hoc módon hozták létre e szervezeteket, és bár sok önkormányzatnak volt tapasztalata nagyprojektek lebonyolításában, számos EU-specifikus szabállyal többségük most találkozott először - miközben már **kisebbszabálytalanság, az EU szabályokkal szembeni vétség is a teljes támogatási összeg visszafizettségéhez vezethet.** Az első útmutató a projekt menedzsment szervezetek létrehozásában ad iránymutatást.

A KA beruházásokkal kapcsolatos költségeknek csak bizonyos hányada tekinthető elszámolhatónak, az uniós támogatás is csak ezekre igényelhető. Az elszámolható tételek nagyságát az előkészítési szakaszban kell meghatározni, és ezektől a megvalósítás során sem lehet eltérni. Ezért is fontos már a projekt tervezésénél tudni, mely költségek támogathatóak és melyek nem. A magyarországi tapasztalatok azt mutatják, hogy több ISPA projekt esetén is felmerültek olyan költségek, melyek a tervezés során nem kerültek bemutatásra, ezért **azokat az Unió a megvalósítás során nem térítette meg, holott elszámolhatóak lettek volna.** Az elszámolható költségeket bemutató második útmutató az előkészítéshez valamint a megvalósítás során felmerülő támogathatósági kérdésekben kíván segítséget nyújtani a döntéshozóknak.

A harmadik elkészült útmutató a projektek zárását követő értékelést ismerteti. Itt a hangsúly a **közpénzek felhasználása feletti ellenőrzésen** van, melyet az EU és a tagállam közösen **köteles** elvégezni.

Az útmutatók a Nemzeti Fejlesztési Hivatal honlapján érhetőek el.

Új néven az új évben

## Fogadás az „Európa” hajón

**2006. januárjától a Brémai Kikötők Képviselete új név alatt, de az eddigi lelkesedéssel folytatja munkáját Budapesten. Ezért idén különösen fontos volt kikötő vezetőségének az a magyarországi fogadás, amire kiemelt magyar partnereiket hívták meg. Stílszerűen egy hajóra szolt a meghívó, hiszen egy kikötő a vízen ringó úszóalkalmatlanságon lehet igazi házigazda.**



– Utoljára négy évvel ezelőtt, tízéves fennállásának ünneplése alkalmából látta vendégül partnereit a képviselet – kezdte a vendégekhez intézett szavait Uwe Will, a most már Magyarországon is **Bremen Keyports Marketing GmbH.** néven tevékenykedő cég vezetője. Rögtön ígéretet is tett arra, hogy a jövőben ezeket a találkozásokat rendszeresebbé fogják tenni. Köszönetet mondott egyrészt azért, hogy a partnerek a meghívásnak eleget tettek és azért is, hogy bizalmukat megbízásaikkal juttatják kifejezésre.

Ezután Magyarországnak a kikötők forgalmában betöltött szerepéről beszélt: Magyarország, Ausztria és a Cseh Köztársaság után a brémai kikötők tranzitpartnereinek sorában a harmadik helyen áll! A tavalyi évről – már ami Magyarországra vonatkozik – számszerű adatokkal még nem tudott szolgálni. Ami a brémai kikötők 2005. évi összteljesítményét illeti, Uwe Will úr tájékoztatója szerint, a több mint 54 millió tonna áru átrakásával az utolsó tíz évben 74 %-os növekedést könyvelhettek el! Szakértők

előrejelzései szerint pedig 2010-ig további 46 %-os emelkedés várható.

Hogy ezeket a jó eredmények elérhessék, Bréma városa és a kikötőket üzemeltetők jelentős beruházásokat hajtanak végre a kikötői infra- és suprastruktúrában. Példaként megemlíttette a Bremerhaven-i Konténer Terminál 5 km-rel történő meghosszabbítását. A 2008-ig megvalósuló bővítéssel a terminál kapacitása is legkevesebb 6 millió TEU-ra nő majd. Egy további, az átrakócégek által már nagyon várt kikötőhelyet pedig még az év végéig átadnak.

Éppen a megfelelő időpontban, hiszen a brémai kikötők ebben az évben jubileumot ülnék: a konténerforgalomban 40 év tapasztalataira tekinthetnek vissza. A szintén növekvő gépjárműforgalom kiszolgálására is új létesítmények készülnek, amivel Bremerhaven a járművek átrakásában nemcsak az európai vezető pozícióját, hanem a világban betöltött szerepét is erősíteni akarja. Számokban kifejezve: az elmúlt évben, exportban és importban 1,5 millió járművet mozgattak Bremerhavenben. Az előbbieken felsoroltakon kívül 7 millió tonna nem-konténerizált darabáru kezelésével, 12 %-s növekedést könyvelhettek el Bréma város kikötői.

– A brémai gazdasági szerkezetben a kikötők nagyon jelentős szerepet játszanak. Brémában és Bremerhavenben minden harmadik munkahely a kikötőkhöz kapcsolódik – mondta Uwe Will. – Kikötőket építeni, üzemeltetni és fenntartani nem öncél. Önöknek, partnereinknek a legkedvezőbb feltételeket kívánjuk megadni nemzetközi üzleti tevékenységükben. Bár a kikötők csak láncszemek a fuvarozási láncban, de nem teljesen jelentéktelenek!

Mindazoknak, akik ebben a fuvarozási láncban együtt dolgoznak, ismerniük kellene egymást és a problémákról nyíltan beszélni, de a pozitívumokról is. „Ezért jöttünk ma össze”, fejezte be Uwe Will, mielőtt megköszönte a figyelmet, valamint kellemes estét kívánt a meghívott vendégeknek.



Cargo Logistic Consulting Kft.

## Családi vállalkozásban

**Csiszár Károly (49) a Waberer's Cégcsoport fuvarozási és szállítmányozási igazgatójaként tevékenykedett 2005. augusztus közepéig. Ekkor – csaknem harminc éves szakmai múlttal és közte tíz éves „volán-tefus” tapasztalattal a háta mögött – Csiszár Károly visszatért a (még 1998-ban alapított) családi céghez: 2005. szeptembere óta igazgatóként segíti a vállalkozás munkáját.**



A Cargo Logistic Consulting Kft. – a Csiszár család vállalkozása – tanácsadással, szervezéstechnikai profillal rendelkező cégeként indult nyolc évvel ezelőtt. A viszonylag semleges cégnév is ezt a célt szolgálta. Két évvel ezelőtt, a nemzetközi fuvarozás liberalizálása idején tevékenységüket kiegészítették a nemzetközi fuvarozással és szállítmányozással. A társaság ügyvezetője a közlekedéssipari technikumot végzett Csiszár Gergely (27), Csiszár Károly fia.

Másfél éves átlagéletkorú, 12, Mercedes Actros vontatókból és korszerű, Schmitz Cargobull ponyvás, nyerges mega-félpótkocsikból álló szerelvényekkel dolgoznak. Meggyőződésük, hogy ezek a legjobban specifikált autók. Egy családi vállalkozásnak ez jól áttekinthető és kezelhető nagyságú flotta. Valamennyi járművön található GPS, amely biztosítja a folyamatos nyomon-követhetőséget. 14 jól képzett, tapasztalt gépjárművezető, 4 értékesítési munkatárs és egy könyvelő alkotja a 19 fős csapatot.

Csiszár Károly régi álma, a családi fuvarozó cég tehát megvalósult. Édesapja gépkocsivezető volt, szinte teherutók között nőtt fel. Zalaegerszegen, ahol laktak régebben sűrűn találkozott a burgenlandi és nyugat-európai családi fuvarozó vállalkozások járműveivel, s mindig arra vágyott, hogy ilyen céget alapíthasson. Beleivódott vérébe a fuvarozás, s most már Gergely fia is ezen az úton jár.

A kiszámíthatóbb gazdasági környezetben ugyanis van létjogosultsága a családi vállalkozásoknak. Bizonyos megbízói kör kifejezetten kedveli a kisebb fuvarozó szolgáltatókat, hiszen tőlük a megbízó nagyobb figyelmet, testre szabott, minőségi szolgáltatást kap. A megalapozott üzleti tevékenység érdekében, a hosszabb távú megbízások megszerzéséért nagyobb szállítmányozó cégekkel is együttműködnek.

Sajátosság a Cargo Logistic Consulting Kft. életében – tudtam meg a Csiszár Károssal és Csiszár Gergellyel folytatott beszélgetéskor –, hogy 2005. ősze óta több hasonló nagyságrendű fuvarozó vállalkozással összefogva, laza szövetséget alkotva segítik egymást. Öt cég koordinálja közösen a tulajdonukban lévő 80-90 járművet, s ezzel sikerült jelentős hatékonyságnövekedést elérni. Egymás között speciális elsősz-



Apa és fia: Csiszár Károly és Csiszár Gergely

moló árakat alkalmaznak. Mondhatnánk ezt akár egyfajta szállítmányozásnak is, ám a cél itt a hatékonyság javítása. E módszer alkalmazásával mindössze 8 százalékot tesz ki az üres futás arány. Törzsgépkocsivezetői állománnyal dolgoznak, csoportvezénylést alkalmaznak, 6 autóra 7 ember.

Közösen nagyobb eséllyel indulnak a tendereken, s komolyabb mennyiségek fuvarozását is el tudják vállalni. Az együttműködés továbbfejlesztésén már dolgoznak: tervezik a jövőben a beszerzések összehangolását is, egyfajta klaszter megvalósítását, de ma még erre nem eléggé érett a szakma.

Telephelyük Csepelen van, a Szállítók útja 4. szám alatt. Igen alkalmas bázis ez: közel van az M0 és közel van a város is. A kamionoknak megfelelő helyük van itt, bár igen kevés időt töltenek a bázison a járművek. 60 négyzetméternyi irodát is bérelnék. Csepel Európa közepe, s a Cargo Logistic Consulting Kft. valóban egész Európára kiterjedően szolgáltat, Spanyolországtól kezdve Románián át egészen Dániáig ki tudják szolgálni a vevői igényeket. Fejlett számítástechnikai háttérrel dolgoznak, az üzletmenetről naprakész információkkal rendelkeznek, s tapasztalataik révén a költségek és relációk változásait is jól követik. Az ismeretanyag a fuvarvállalásnál jól érvényesíthető.

Bizonyos területeken kifejezetten jó megoldásokat tudnak ajánlani. Dolgoznak a részrakományos fuvarozás továbbfejlesztésén, a több fel- és lerakóhelyes járatok tökéletesítésén. Autóipari alkatrészeket, szórakoztató elektronikai berendezéseket szállítanak.

A társaság 2005-ben enyhén pozitív mérleggel zárta az évet (2005. januárja és 2006. januárja között 50 százalékkal

növelték árbevételüket), stabilizálódott megbízói körük, s ez megadja jövőbeli fejlődésük alapjait. Hosszabb távú szerződésekkel rendelkeznek, s ezek arányát folyamatosan növelik. Minőségi szolgáltatást nyújtanak, s bizonyos árszint alatt nem dolgoznak, hiszen a fuvarozás emelkedő költségei nem engedik meg az „árleszállítást”.

A bőrükön érzik az éles piaci verseny hatásait, ezért egyre nagyobb hangsúlyt fektetnek az értékesítésre, a szolgáltatási paletta bővítésére. A jól bevált, kölcsönös előnyökön alapuló piaci, szakmai összefogást – személyes ismeretségek és a bizalom alapján – kiterjesztik, a cégek tevékenységét jobban összehangolják, így nagyobb üzletekben sem olyan sérülékenyek az egyes vállalkozások. Az együttműködés alapja mindenekelőtt a magas szintű szolgáltatás.

Csiszár Károly az MKFE elnökségi tagja, így magától értetődő, hogy családi vállalkozása is ennek a szakmai érdekvéviselési csoportosulásnak a tagja. Fuvarozó vállalkozás tulajdonosaként fontosnak tartja, hogy az állam közvetett módon támogassa a vállalkozásokat: csökkentse a súlyadót (az élömunka ára egyre inkább felértékelődik, s a cserepótos rendszer kiterjesztésének gátja a pótkocsikat erősen terhelő súlyadó.), a szakképzési hozzájárulást pedig a cégek maguk használhassák fel gépkocsivezetőik továbbképzésére. Nem elég csak autópályákat építeni, mert a tranzit átfut az országon. Képzett szakembereket kell nevelni, akik feladatokat vállalhatnak. Európában rohamosan növekedik a közúti szolgáltatói szektor, s ebből a magyaroknak is ki kell venniük a részüket.

**Bárány Tibor**

# ROMÁN VENDÉGI



A Constantzai Kikötő konferenciájára érkező Anca Boagiu román miniszter-asszonyt Horváth Zsolt Csaba helyettes államtitkár virággal köszöntötte



Tárgyalás a konferencia szünetében. Balról jobbra: Anca Boagiu, Horváth Zsolt Csaba és Mircea Marius Baniás



# GEK BUDAPESTEN



Az elnökségben: Alexandros Galiatatos szállítási államtitkár, Horváth Zsolt Csaba és Anca Boagiu



A román-magyar menedzser-találkozón dr. Bárány István (középen) tárgyalt Mircea Marius Banius vezérigazgatóval



Kiadónk szervezésében

## Constantzai nap Budapesten



Sikeres, a magyar–román együttműködést szorgalmazó bemutatkozó konferenciát rendezett március 10-én Budapesten a Constantzai Kikötő és partnervállalatai. Ebből az alkalomból Magyarországra utazott és üdvözlőbeszédében köszöntötte a magyar szakembereket *Anca Boagiu*, Románia EU-integrációs minisztere. *Horváth Zsolt Csaba* közlekedési helyettes államtitkár a magyar kormány nevében üdvözölte román vendégeinket és hangsúlyozta: élnünk kell az együttműködés lehetőségeivel. A kiadónk szervezésében megrendezett konferencián több mint 150 magyar és román szakembert láthattunk vendégül a Corinthia Aquincum Hotelben. Az egésznapos konferencia átfogó képet adott a Constantzai Kikötő fejlődési perspektíváiról és azokról a gazdasági lehetőségekről, amelyeket a VII-es páneurópai folyosó és a kikötő biztosít. *Alexandros Galiatatos* szállítási államtitkár kiemelte, hogy Románia és Magyarország egyaránt élvezheti a

Duna adta lehetőségeket, amelyek a fekete-tengeri csatorna megnyitásával tovább bővülnek.

*Mircea Marius Banius*, a Constantzai Kikötő vezérigazgatója létesítményüket Európa egyik legdinamikusabban fejlődő kikötőjeként mutatta be. *Cristian Nemescu*, a Giurgiui Kikötő vezérigazgatója viszont az al-dunai kikötő fejlesztésekről beszélt előadásában. Megismerhették a résztvevők a Déli Konténer Terminál szolgáltatásait is, illetve bemutkoztak a kereskedelmi ügynökségek.

A rendkívül színvonalas konferencia román–magyar menedzsmenttalálkozóval zárult, amely elősegítheti a további együttműködési lehetőségek megvalósítását. Román vendégeink és a Constantzai Kikötő vezetői azzal búcsúztak, hogy ősszel szívesen látnak Constantzában egy magyar delegációt, illetve konferenciájukat a jövőben évente megrendezik Budapesten.

# Legyen Ön is lapunk olvasója!

Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár:

## Az együttműködés lehetőségei



**A magyar gazdaság mintegy kétharmad részben a külkereskedelemre támaszkodik. Az áruforgalom lebonyolításában a tengeri szállítások jelentékeny szerepet játszanak. Magyarországnak, mint tengertől elzárt országnak ezért igen fontos a tengeri kijáratokat, „kapukat” jelentő kikötőkkel, illetve azok országaival való együttműködés.**

A Duna-torkolat térsége, ezen belül Constantza kikötője hazánk fontos tengeri kapuja. Ezek sorában találjuk még az észak-adriai térség, a Rajna-torkolat kikötőit, illetőleg a Bréma–Hamburg kikötői övezetet. A Duna-torkolat és a Rajna-torkolat kikötői rendelkeznek azzal a jellegzetességgel, hogy hazánk-ból a belvízi hajózás igénybevételével jól elérhetők.

A dunai hajózás, a Duna-torkolat kikötői a második világháborút követően hagyományosan fontos szerepet játszottak a magyar külkereskedelemben. Ezt törték meg az 1990-es évek megismétlődő délszláv krízisei. A helyzet normalizálódásával a dunai export-import forgalom ismét fellendülőben van. Ezzel párhuzamosan – a kikötői szolgáltatások színvonal-emelkedésének, a szolgáltatási paletta bővülésének köszönhetően – folyamatosan növekszik Constantza kikötő jelentősége.

A Constantzai Kikötő jelenleg – a dunai hajózás igénybe vételével – évi mintegy 1 millió tonna árut kezel a magyar külkereskedelem számára. Ez a Dunán lebonyolított összes hazai külkereskedelmi forgalomnak kerekén az 1/5-ét teszi ki.

Constantza kikötője hazánk többi tengeri kijáratával értelemszerűen versenyhelyzetben van. A versenyben elfoglalható pozíciót alapjában befolyásolják:

- a kikötő belvízi úti kapcsolata, ahol mintegy 10 ezer tonna hordképességű hajókötélek rendszeres forgalma valósítható meg – a rajnai kijárat esetében ez maximum 3 ezer tonna,
- a vasúti és a közúti összeköttetések minősége, azok fejlesztési lehetősége,
- a dunai vízi út fejlesztése, ami elsősorban a hajózási szolgáltatások megbízhatóságának növekedését eredményezi,
- az előző ponttal is összefüggésben a dunai konténeres szállítások bevezetésének lehetősége,
- a Constantzai Kikötőben megvalósuló fejlesztések – például a magyar agrárlogisztikai fejlesztésekhez illeszkedően,
- a hazai kikötői logisztikai fejlesztések, amelyek általában, ezen belül a Constantzai Kikötővel megvalósuló együttműködés területén is, szélesítik a dunai hajózás piaci lehetőségeit.

Anca Boagiu, integrációs miniszter:

## Közös folyó, közös előnyök



A Constantzai Kikötő napját Románia EU integrációért felelős miniszter asszonya nyitotta meg. Beszédében elsőként országa uniós csatlakozásáról szolt, megköszönve Magyarország segítségét és elkötelezettségét ebben a folyamatban. Mint mondta: jelenleg megfigyelői státussal vesznek részt az Európa Tanács munkájában, de azokat a nagyszabású, az egész közösség számára hasznot hozó terveket, amelyek előkészítése jelenleg is folyik, már uniós tagként fogják megvalósítani.

Ezek közé sorolta a Dunai-tervet, amelyben Magyarország és Románia – többek között a konferencia napján magyar kollégájával, *Baráth Etele* európai ügyekért felelős tárca nélküli miniszterrel aláírt kétoldalú együttműködési memorandum támogatásával is – közösen munkálkodhat azért, hogy a Dunát minél jobban kiaknázhassák az érintett országok.

*Anca Boagiu* szerint a Duna menti államoknak érdemes anyagi és szellemi erőforrásokat koncentrálnia erre az építőmunkára, hogy a közös előnyöket adó közös folyó természetes vízi autópályává válhasson. Ennek fényében ez a konferencia, ahol e program szereplői egy asztalhoz ülhetnek, több mint hasznos – zárta beszédét a miniszter.



Mircea Marius Baniás a vezérigazgató

## „Európa keleti kereskedelmi kapujává válunk”

**Meglévő infrastruktúra, ambiciózus tervek és határozott jövőkép. Talán ezek a legfontosabb „alkotóelemei” a Constantzai Kikötő siker-receptjének. Arról, hogy ezeket hogyan tudták egységes fejlesztési stratégiába foglalni, és ami még fontosabb, miként váltották valóra az elképzeléseket az amúgy erős versenykörnyezetben, Mircea Marius Baniást, a Constantzai Kikötői Igazgatóság vezetőjét kérdeztük a budapesti konferencián.**

– *Annak, aki az elmúlt évtizedben inkább nyugat felé fordította a fejét, most úgy tűnhet, hogy Constantza egy hosszú álomból ébredt. Valóban egy hirtelen fejlődés hozta a nagy európai kikötőkhöz mérve is figyelemre méltó eredményeket?*

– Ha így is tűnik – például az elmúlt esztendőik rendkívül gyors növekedése miatt – azt azért látni kell, hogy a Constantzai Kikötő mindig is komoly potenciállal rendelkezett a Fekete-tenger térségében. A rendszerváltással, vagyis az 1989-es évet követően, ahogy a volt szocialista országok mindegyikében, Romániában is recessziós időszak köszöntött be, és a befektetési kedv, aktivitás rendkívül alacsony mértékű volt. Ez a helyzet a 90-es évek közepére javulni kezdett, és az évtized végére már megteremtődött a jelentősebb beruházások lehetősége.

– *Melyek voltak a legfontosabb fejlesztések?*

– Az egyik legmeghatározóbb beruházást még 1984-ben hajtotta végre a román állam, ez pedig nem volt más, mint a Duna-Fekete-tenger csatorna megépítése, amivel a Constantzai Kikötő a legnagyobb európai versenytársakhoz hasonló pozícióba került. Kapoccsá vált Európa legnagyobb folyama és a tenger (a Fekete-tenger), azon túl pedig Európa és Ázsia között. Ezt a csomóponti státuszt tovább segítette a már kiépült infrastruktúra, a meglévő csővezetékek, a vasúti, közúti és légi kapcsolat. Ez utóbbit a város nemzetközi repülőtere biztosítja.

Szerencsére az állam és a kikötő vezetése idejében felismerte azt, hogy a kedvező helyzet önmagában elégtelen, hiszen azzal élni is kell tudni, legalább olyan jó feltételeket kell kínálni az áruk szállításában résztvevő fuvarozóknak, mint európai versenytársaink. Mindez elkerülhetlenné tette a jelentős fejlesztéseket, amelyek közül a legnagyobb horderejű a 2003-ban átadott déli konténerterminál 90-es évek végén kezdődő építése. A projekt finanszírozására a román és japán állam között megkötött hitelegyezmény révén nyílt lehetőség.

Mára pedig azt mondhatjuk, hogy további fejlesztések nélkül a jelenlegi kapacitásunk nem lesz elegendő az évi mintegy 20 százalékkal bővülő forgalom kiszolgálására, ezért komoly beruházásokat kell végrehajtanunk.

– *A fejlesztéseknél elsősorban mire helyezik a hangsúlyt?*

– Tengeri és folyami kikötő, valamint intermodális elosztóközpont lévén egyszerre több területre kell fókuszálnunk, hiszen a közlekedési ágak, valamint a folyam és a tenger szorosan kapcsolódnak egymáshoz – az egymásra épülő rendszerek szinergiája jelenti a fejlődés motorját. Annak érdekében, hogy ezt a jól működő és profitáló egységet megőrizzük, egy komplex fejlesztési stratégiát dolgoztunk ki a 2007-2013-as időszakra. Ennek keretében többek között bővíteni fogjuk a déli konténerterminál kapacitását, uszályterminálok épülnek, valamint fejlesztjük a vasúti és közúti infrastruktúrát. A projektek méretét jól mutatja azok összköltsége, amely várhatóan eléri az 500 millió eurót (mintegy 130 milliárd forint).

– *Milyen forrásokból kívánják, illetve tudják fedezni a beruházások költségeit?*

– Egyrészt a román költségvetésben a Constantzai Kikötő fenntartására és fejlesztésére külön előirányzat szerepel, másrészt saját bevételeink meghatározó részét is a bővítésre és modernizációra fordítjuk, továbbá hitelkonstrukciók is kialakíthatók, a magántőke esetenkénti bevonása ugyancsak megoldható, valamint ez EU kohéziós és strukturális alapjaiból is igyekszünk minél több támogatást elnyerni. Ezek a források reményeink szerint biztosítani tudják a tervek megvalósítását.

– *A Constantzai Kikötő tagja az Európai Intermodális Szövetségnek, amelynek egyik fontos feladata, hogy meghatározza például az intermodális központok létező problémáit, és persze a megoldásokat. Constantza esetében melyek a legsürgetőbb feladatok?*

– „Kötelező módon” növelni kell a vasúti kapacitást a kikötőben, de ugyanolyan fontos egy nagyobb híd építeni a Duna-Fekete-tenger csatorna fölött, valamint véglegesíteni kell a Bukarest-Constantza autópályát.

– *Kétségtelen, hogy a Constantzai Kikötő földrajzi helyzete rendkívül előnyös, de a térképre tekintve azért látszik, hogy az Égei- és Fekete-tengeren még útbá esik néhány görög, török vagy bolgár kikötő. Velük szemben, illetve más európai kikötőkhöz képest hogyan pozicionálja a constantzait?*

– A Constantzai Kikötő – az áruforgalom szempontjából – a kilencedik legnagyobb Európában, méretei alapján pedig ennél is előkelőbb helyet foglal el. Ami a versenykörnyezetet illeti, szerencsés helyzetben vagyunk, amiben szerepet kap a nagy vízmélység, valamint a Duna – ez a folyam még a Constantza felé útbá eső kikötőkkel szemben is előnyt jelent. Egy másik pozitív adottság, hogy Közép- és Kelet-Európa felé mintegy 4000 kilométerrel rövidebb eljutást biztosítunk az áruforgalom számára, mint a nagy északi tengeri kikötők. Ami pedig a jövőt illeti, azt hiszem azzal kapcsolatban sem kell aggódnunk, hiszen számos nagy versenytársunk lehetőségeivel ellentétben Constantzában jelentős területek állnak rendelkezésre a fejlesztéshez.

– *Milyen realitása van a constantzai kiindulású vagy oda érkező utasforgalomnak?*

– Tapasztalataink alapján nem elhanyagolható tényező a személyszállítás adta forgalom sem, ezért ennek fejlesztését stratégiai fontosságúnak tartjuk. Ennek fényében építettük fel az új utasforgalmi terminált, amely mind a turista, mind pedig a tengeri menetrend szerinti járatok utasai számára minőségi szolgáltatásokat nyújt. Ez utóbbi, vagyis a menetrend szerinti tengeri személyszállítás – elsősorban Törökország irányába – tudomásunk és reményeink szerint kétéves leállás után idén nyáron újra beindul.

– *Kelet- és Közép-Európában számos közlekedési csomópont, így kikötők, repülőterek üzemeltetési joga került magánkézbe az utóbbi időben. A Constantzai Kikötő esetében hogyan festenek a tulajdoni és tulajdonosi viszonyok?*

– A Constantzai Kikötő Igazgatóság 100 százalékban állami tulajdonú, és az államtól kapott koncessziós joggal kezeli a törvény által tartós állami tulajdonban tartott kikötőt. A szolgáltatások túlnyomó részét magáncégek végzik, így számos terminál üzemeltetését is.

– *Románia az előzetes menetrend szerint 2007. január 1-jétől az Európai Unió tagjává válik. Milyen többletet hozhat ez a Constantzai Kikötőnek?*

– Elsősorban a Duna hatékonyabb kihasználását várom, illetve erre épülve az Ausztriából, Szlovákiából, Magyarországról, Szerbiából induló vagy oda irányuló pluszforgalmat. Bátran mondhatom, hogy az uniós csatlakozással Kelet- és Közép-Európa kapujából Európa keleti kereskedelmi kapujává válunk.

– *Lát esélyt arra, hogy magyar fuvarozók vagy szállítmányozók fizikai kapacitással vagy akár csak képviseleti irodával megvessék a lábukat a Constantzai Kikötőben?*

– Feltétlenül, és számítunk is erre, méghozzá nem minden alap nélkül. Az uniós csatlakozás időpontjának közeledtével – főként ausztriai szállítmányozó cégek részéről – egyre fokozódik az érdeklődés. A jelenlétnek, képviseletnek legfeljebb a betelepülési aktivitás erősödésével kialakuló helyszűke lehet az akadály.

**Szabó Márton**



Mircea Marius Baniás 1966-ban született a Fekete-tenger parti Mangalia városában. Diplomáját a constantzai hajózási főiskolán szerezte, majd hajóskapitányként dolgozott. Később – vezetői tapasztalatok birtokában – az egyik román állami hajóflotta vezetője lett. Románia NATO-hoz való csatlakozása idején, a Bukaresti Egyetemen – az Észak-atlanti Egyezmény Szervezetével kapcsolatos tanulmányokból – MBA fokozatot szerzett. A Constantzai Kikötői Igazgatóság (CN APM S.A.) vezérigazgatói posztját 2005 februárja óta tölti be.

Valentin Zeicu, a Duna-Fekete-tenger csatorna igazgatója

## Kedvezőbb szállítási feltételek a Duna-Fekete-tenger csatornán



**A romániai Hajózható Csatornák Igazgatóságának (Duna-Fekete-tenger csatorna) vezetője, Valentin Zeicu az elmúlt évek fejlesztéseiről, és az ebből fakadó javuló szolgáltatásokról számolt be a Constantzai Kikötő szakmai napján.**



A csatornát kezelő és felügyelő vállalat vezérigazgatója beszéde elején kiemelte, hogy törekvéseik kapcsolódnak a VII-es páneurópai közlekedési folyosó bővítéséhez és kiépítésének felgyorsításához. Itt jegyezte meg, hogy az elmúlt évben *Traian Basescu*, Románia elnöke egy olyan javaslatot vázolt fel, amely szerint a Constantzai Kikötőt és a Duna-Fekete-tenger csatornát – a dunai áruforgalom gyorsítása érdekében – egy hajózási és hidrotechnológiai komplexummá ötvöznék.

A vezérigazgató beszámolt arról, hogy a nagy csatornán, és annak leágazásán az elmúlt években jelentősen nőtt a forgalom. Ahhoz, hogy ezt megfelelő módon tudják kezelni és kiszolgálni, folyamatosan javítják a Medgidia-Ovidiu-Basarabi-Luminita kikötőkben folyó tevékenységeik hatékonyságát, mind új létesítmények, mind pedig újabb szolgáltatások révén. Ezek közül kiemelte, hogy 2005 májusától a konténerforgalmat és személyszállítást végző hajók a gátaknál való átlépését. Ugyancsak megkülönböztetett figyelmet fordítanak a zsilipeknél a csatolt és nem csatolt átlépés kérdését.

Valentin Zeicu a hatékonyságjavító intézkedései közt említette, hogy az Ovidiu-zsilipet szombati és vasárnapi napokon is működtetni kívánják. Liberalizálták a tranzit és révész-szolgáltatásokat a hajózható csatornákon, így 2005 óta az ügyfelek közvetlenül a révészcégekkel állnak kapcsolatban. Egyre egyszerűbb tarifális lehetőségeket nyújtanak, attól függően, hogy milyen mennyiségű árut tranzitálnak, 2006. január 1-jétől pedig mintegy 50 százalékkal csökkentették a tarifákat. A vezérigazgató megjegyezte, hogy a tarifa-rendszer egyszerűsítésekor a nagy kapacitású hajókat kizárták, és ezek számára egyéni szerződéses lehetőséget kínálnak az áruk tranzitjára az előző év fizikai mutatói alapján. A tarifacsökkentés további lehetőségét teremti meg, hogy a csatornát felügyelő igazgatóságnál a profitközpontok függvényében folyamatosan kontrolálják kiadásait.

További előnyként említette a vezérigazgató, hogy a Porta Alba – Midia-Navodari mellékcatornán megszűntek a szombati és vasárnapi napokon beszedett pótdíjak, valamint ezen a csatornán – kettő vagy több uszály szimultán fogadásával – a forgalom biztonságának csökkenése nélkül bővítet-





ték a kapacitást, ami kedvez a tranzitáló hajózó konvojoknak. Ezen túl a kikötők mellett különböző területek bérletére is lehetőség nyílik: a díjakat a tranzitált, átmozgatott áruk mennyiségével arányosan állapítják meg.

Valantin Zeicu prezentációjában szólt a csatornákon végrehajtandó további technikai jellegű fejlesztésekről is, amelyekre megvalósíthatósági tanulmányokat dolgoztak ki. Ebbe a körbe tartozik az agigeai, a cernavodai, az ovidiu, valamint navodari zsilipek és kikötői hidrotechnikai berendezéseinek, és ezek védelmi rendszereinek a rehabilitációjára.

Egy másik projekt az agigeai, cernavodai, ovidiu és navodari zsilipek vezérlési kezelési és felügyeleti rendszereinek korszerűsítését célozza. Ugyancsak megvalósíthatósági tanulmány készült a transzport-ellenőrzési rendszer (VTMIS Vessel Traffic Management Information System) kibővítéséről, valamint a navigációs és jelzőrendszer korszerűsítéséről a Duna-Fekete-tenger, illetve a Porta Alba-Navodari csatornákon.

Új szerelési állások létrehozásával terítéken van a szerelési kapacitás bővítése a luminitai kikötőben új, és ugyancsak itt egy új, a kőolajszármazékok tárolását szolgáló terminál kiépítése is szerepel a tervek között.

A vezérigazgató elmondta: az áruforgalom mellett az utasforgalom is hangsúlyos témaként szerepel, és törekvéseikről már az elmúlt évben is pozitív visszajelzés érkezett: 2005 rekordév volt a különböző zászlók alatt hajózó utasszállító hajók forgalmát tekintve. A turizmusfejlesztési célokat szolgálva több intézkedést is fogadtak, így az utasszállító hajók elsőbbséget élveznek a csatornába való behajózáskor, valamint a hajózási sebességet – a turistacsoportok útvonalához igazodva – 20 Km/h-ra növelték, hogy a csatorna mentén található idegenforgalmi látványosságokat kényelmesen meglátogathatók legyenek.

Valentin Zeicu előadása végén megjegyezte: az igazgatóság célja, hogy a Duna-Fekete-tenger csatornát az európai csatornarendszerek színvonalán üzemeltessék, összhangban a nemzetgazdasági célkitűzésekkel, és az európai közösség érdekeivel, nem utolsósorban pedig figyelmet szentelve a környezet megóvásának is. Ennek eléréséhez az igazgatóság igazodik az EU előírásaihoz. A jogharmonizáció egyik elemeként – a belső vízi hajózás esetében – módosítják a két hajózható csatornán érvényben lévő hajózási szabályokat.



Bemutatkoznak a kereskedelmi ügynökségek

## Huszonegy órás szolgálatban



Liviu Ghebaour



Djordje Krkljus



Calin Marinescu

**A fórum második részében a Constantzai Kikötőben tevékenykedő ügynökségek bemutató előadásait hallgathatták meg a résztvevők. A rövidebb-hosszabb tájékoztatók a cégek megismertetését és az érdeklődés felkeltését célozták a magyar szakemberek körében.**

A North Star Shipping S. R. L. (NSS) egy 1995-ben alapított, román magánhajózársaság, amely szállítmányozással és hajóbérléssel áll ügyfelei rendelkezésére. Évente több mint kétszáz hajó kezelésével foglalkoznak, beleértve logisztikai szolgáltatásokat: átrakodást, vámügyintéztést, raktározást, tanácsadást. *Liviu Ghebaour* igazgató előadásában elmondta: cége valamennyi román kikötőben képviselteti magát, és mindenféle kapacitású hajókat kínál, legyen szó gyűjtőcsomagolású, folyékony vagy vegyes halmazállapotú árukról. Forgalmuk meghaladja az évi kétmillió tonna árut.

Az ügynökségi jutalék minden esetben a szolgáltatások minőségétől függ. Fő erősségük a hitelesség, amely a széleskörű tapasztalataikra épül. Az NSS mottója: az idő pénz, s ezért nagy kihívást jelent számukra a késedelmek okainak feltárása és lehetőség szerinti megszüntetése. Jövőbeni terveik között szerepel a hajópark bővítése az ügyfelek igényeihez és a korszerű európai követelményekhez igazodva.

*Adrian Butuca* igazgató az előzőkhez képest kisebb céget mutatott be a hallgatóságának, amely azonban különlegességeinek és pontos munkájának köszönhetően jó hírnévvel rendelkezik a térségben. Az 1997-ben létrehozott Timex Surveyors Ltd. számos szolgáltatást kínál üzleti partnereinek az export-import forgalmak lebonyolításában: folyamatos mintavételezést, mennyiségi és minőségi felügyeletet, saját

akkreditált laboratóriumban széleskörű fizikai-kémiai gabonavizsgálatokat (például idegen anyagok kimutatását a különböző árufeleségekben) – valamennyit a nemzetközi előírások szerint elvégezve, és mindhez tanúsítványokat, bizonylatokat kiállítva. Jelenleg Magyarország, Bulgária, Szerbia, Horvátország és Szlovákia irányában tudnak kiadni termékkísérő dokumentumokat.

A következő előadó *Djordje Krkljus* volt, aki a Silotrans Grain Terminal képviseletében a gabonaútvonalokról és a különböző közlekedési módok integrált alkalmazásáról beszélt. A cég gabonasilói stratégiai helyen, a Constantzai Kikötő déli részén található. Az amerikai és német gyártmányú eszközök tárolási kapacitása összesen százezer tonna, naponta pedig hatezer tonna áru átrakodására képesek. Vasúton érkező gabonából óránként tíz-tizenkét kocsi, kamion esetében kétszáz tonna áru lerakását vállalják. Az átrakás valamennyi viszonylatban magas biztonsági követelményeket támaszt, s ezeknek a vállalat teljes mértékben megfelel. A Silotrans jó partnernek vallja magát a magyarországi gyártók és kereskedelmi cégek részére.

A román nyelvű bemutató előadások sorát *Calin Marinescu*, a Nord Marine Ltd. (NM) ügyvezető igazgatója zárta. A 2004-ben alakult spedítőr társaság rövid időn belül rohamosan fejlődött. Ügynökségi szolgáltatási palettája a hajók ellátásától kezdve, azok karbantartásán keresztül a ki- és berakások felügyeletéig terjed. Görög brókercégekkel együttműködésben korszerű szállítási útvonalakat kínálnak ügyfeleik részére. Tavaly májusban a BRP bolgár szállítmányozó társasággal közösen ők nyitották meg az első dunai konténerszállító útvonalat Constantza-Belgrád között. A korábbi heti egy szállítmány mostanra heti kettőre emelkedett, és a NM vezetői a maguk részéről bíznak a folyami szállítás további növekedésében, így hamarosan eljőhet a bővítés ideje a felsőbb szakaszokon is.

Varga Violetta

Laurentiu Mironescu, Constantza város parlamenti képviselője

## Kiemelt szerepkörben



A konferencián köszöntőt mondott Laurentiu Mironescu, Constantza város parlamenti képviselője, aki a román ipari és szolgáltatási minisztérium szállítást felügyelő bizottságának tagja, és korábban a kikötő vezérigazgatói posztját töltötte be.

A parlamenti képviselő – aki végzettsége szerint hosszú távú hajóskapitány – beszédében kiemelte: a budapesti szakmai nap nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a Constantzai Kikötő tovább erősödjön annak a fejlesztési programnak a mentén, amely hat esztendővel ezelőtt indult meg. „Ez az esemény is igazolja, hogy erőfeszítéseinknek volt értelme, és jól mutatja azt is, hogy Constantza milyen fontossággal bír még Magyarország és Budapest számára is” – jegyezte meg Laurentiu Mironescu.

A parlamenti képviselő emlékeztetett arra, hogy már néhány évvel ezelőtt is, amikor a kikötő első ízben mutatkozott be a magyar fővárosban, számos olyan magyarországi céggel találkozott, amely érdeklődéssel bírt Constantzában, és most, 2006-ban még nagyobb érdeklődést tapasztal – tette hozzá. Mindez azt mutatja, hogy a kapcsolatok erősítése még sürgetőbb és fontosabb, mint néhány évvel ezelőtt. Többek között azért, mert az európai szállítási hálózatokban kiemelt szerephez jut a Constantzai Kikötő, és egyre jobb szolgáltatásokat nyújt az áruk elosztásánál, ami a magyarországi partnerek számára is előnyöket jelenthet. Ehhez azonban a kikötőnek jelentős infrastrukturális fejlesztéseket kell végrehajtania, így román oldalon elsődleges a vasúti közlekedés fejlesztése, de ugyancsak lényeges, hogy a jelentős projektek mögött továbbra is masszív politikai menedzselés álljon – zárta beszédét Laurentiu Mironescu.

Constantzai Déli Konténer Terminál

## Egy lépéssel a versenytársak előtt



**Miért éppen Constantza? Tette fel a kérdést bemutatkozó előadásában Raluca Daraban, a Constantzai Déli Konténer Terminál (CSCT) igazgatója, és példákkal illusztrálta, hogy a román kikötőt előnyben részesítve hány nappal rövidebb a szállítási idő, illetve mennyivel kerül kevesebbe a távol-keleti áruk továbbítása, mint más, hasonlóan jelentős útirányt választva.**

Constantza konténerterminálját egy román cég üzemelteti, amely 2004-ben pályázaton tizennyolc évre nyerte el ezt a jogot. A CSCT vállalat száz százalékos tulajdonosa a konténerműveletek terén pillanatnyilag piacvezető, különböző kikötői társaságokból összeolvadt DP World. A cég filozófiája: nem csak minőségi szolgáltatásokkal, hanem újdonságokkal jelentkezni a kiváló szakemberek tudására alapozva, az ügyfelek széles körű igényeinek kielégítésére.

A 7-es számú európai közlekedési folyosó használatának előnyeit és hátrányait összevetve az előadó elmondta: a Duna hajózható 2300 kilométeren a forgalom földrajzi szempontból nem kiegyensúlyozott, vagyis jelentős mértékben a keleti és nyugati szakaszokra koncentrálódik. Az utóbbi időszakban a Fekete-tenger medencéjében – beleértve az ukrán, grúz, orosz és bolgár partvonalat is – korábban nem várt módon bővült a konténerforgalom: amíg a világon évente átlagosan húsz-huszonöt százalékkal növekszik, addig ebben a térségben ötvenszázalékos a fejlődési ráta.

A konténerezés térhódítása miatt a kikötő déli részén új létesítmények épültek fel. A csúcstechnológiával felszerelt konténerterminál jelenleg a legkorszerűbb a fekete-tengeri kikötők között. A CSCT létrehozása a DP World sikeres projektje, és elsősorban Constantza kedvező földrajzi fekvése, a „stratégiai metszéspont” szerepe, illetve a kikötőben rejlő fejlődési lehetőségek hívták életre, amelyek elősegíthetik a közép-kelet-európai forgalom jobb kiszolgálását.

A terminál az első fejlesztési ütemben évi 325 ezer TEU kapacitással rendelkezett. A konténerek rövid várakozási ideje miatt a tavalyi évre tervezett számokat sikerült lényegesen meghaladni, és a várakozásokhoz képest kiugróan magas, 580 ezer TEU forgalmat bonyolítani. Ezzel a konténerforgalom 2005-ben gyakorlatilag megduplázódott az előző évihez képest, ami a szakemberek szerint tovább fog növekedni a lehető legrövidebb időn belül, és elérheti akár az évi egymillió TEU kapacitást is.

A CSCT az év minden napján, napi huszonnégy órában látja el az ügyfeleket. Raktárak helyet ad valamennyi hatóságoknak: határőrizetnek, illetve hajózási és vámügynökségeknek. A fejlesztések az utóbbi két évben folyamatosan bővítették Constantza szolgáltatási palettáját. Mára lehetővé vált a folyami uszályok és a tengerhajók közötti közvetlen átrakodás, s ezáltal – az európai uniós irányelveknek megfelelően – a belvízi hajózás is nagyobb hangsúlyt kaphat. Tavaly május óta él a Constantza és Belgrád közötti közvetlen összeköttetés. Ez az új konténerszállító útvonal precedenst teremthet, így belátható időn belül Budapestre is ki kívánják terjeszteni az útvonalat, legalábbis a Távol-Keletről érkező áruk viszonylatában.

Az igazgató asszony a további fejlesztésekről szólva hangsúlyozta: a projektek az EU szállítmányozási politikáját és előírásait követik, beleértve az uniós pénzalapok lehívását. Új létesítmények üzembe helyezésével az idei évben 850 ezer TEU forgalom létrejöttét becsülik. A tervek szerint az igényekhez igazodva újabb konténerterminál építése szükséges, amelynek kivitelezője a jelenlegi üzemeltetője, a CSCT lesz. Az elkövetkező két éven belül gyarapodnak a konténerkezelő berendezések: a közeljövőben például újabb két daru beszerzését tervezik.

A CSCT vasúti terminálja három vonalon már most közvetlen beérkezést biztosít, és hamarosan, amint a vasút liberalizálása ezt lehetővé teszi, valós forgalom is alakulhat rajta. Az előadó reményét fejezte ki, hogy idővel Constantza és Budapest között is indulhat közvetlen irányvonat.

Cristian Nemtescu, a Giurgiui kikötő vezérigazgatója

## Fejlesztések az al-dunai kikötőkben



**Az Al-Duna romániai, Moldova Veche és Cernavoda közötti szakaszán összesen tizenegy kikötő tartozik a girugiui központú Duna-folyami Kikötők Igazgatósága Nemzeti Vállalat (C.N. – A.D.P.T. – S.A.) fennhatósága alá. A 100 százalékban állami tulajdonú, hatósági jogkörökkel is rendelkező cég 1999-ben, a korábbi jogelőd alapjain, egy kormányhatározat révén jött létre – mondta Cristian Nemtescu, a vállalat vezérigazgatója, aki előadásában a legfontosabb forgalmi adatokat és a tervezett, illetve a megvalósult fejlesztéseket összegezte.**

A tizenegy kikötő (Moldova Veche, Drenchova, Orsova, Dobreta–Turnu Severin, Calafat, Bechet, Corabia, Giurgiu, Oltenita, Calarasi és Cernavoda) teljes áruforgalma 2005-ben – az előző évinél összességében jobb eredményt produkálva – elérte a 2,8 millió tonnát, az idei évben pedig várhatóan 10 százalékos forgalomnövekedéssel átlépi a 3 millió tonnás határt.

A vezérigazgató befejezett projektek közül kiemelte a Giurgiui kikötőben, a PHARE-CBS határokon átnyúló együttműködések programjának keretében végrehajtott, 2 millió euró összköltségű „Duna-ökologizálási” programot, amelyhez a kikötők igazgatósága 400 ezer euró önrésszel járult hozzá. Ugyancsak a PHARE-CBS-források felhasználásával fognak hozzá a Giurgiui kikötőben egy infrastrukturális fejlesztéséhez, amelynek elsődleges célja a romániai Giurgiu és bolgár Rusze város közötti határforgalom javítása. Ennek a fejlesztésnek az összege közel 5 millió euróra rúg majd.

*Cristian Nemtescu* megjegyezte: ezek mellett a 2006–2013-as időszakban több projekt kapcsán is támogatásra számítanak az uniós strukturális, valamint kohéziós alapokból. Ezek közé tartoznak az oltenitai és dobreta–turnu severini kikötőkben, egyenként 13 ezer négyzetméteres területű és évi 20 ezer TEU kapacitású, 3-3 millió euró összköltséggel felépítendő konténerterminálok.

Az igazgatóság fennhatósága alá tartozó kikötőkben az utasforgalmat szolgáló, jelentős fejlesztésekre is sor kerül a következő években. Ezek egy része az utas- és határforgalomra vonatkozó uniós előírások átvételéhez kapcsolódik: olyan berendezéseket telepítenek a kikötőkben, amelyekkel lényegesen egyszerűbbé válik az okmánykezelés, mind az utasok, mind pedig a szállított áruk esetében. A beruházások másik csoportja infrastrukturális jellegű: Moldova Veche, Dobreta–Turnu Severin, Giurgiu és Cernavoda települések kikötőiben új, modern utasterminálok épülnek. Ezek közül talán a legnagyobb léptékű fejlesztés Giurgiu kikötőjében lesz. Itt – mintegy 3 millió euróból – a hajók kikötéséhez új frontot alakítanak ki, állványhidakkal, úszó, valamint gyalogos fedélzeti hidakkal.

A fejlesztések egy másik nagy csoportja környezetvédelmi célú – hívta fel a figyelmet Cristian Nemtescu. E projektek között – az EU direktíváinak megfelelően – gondoskodni fognak az Al-Duna román szektorában a kikötők fogadóállomásain, valamint a hajókon keletkező hulladékok átvételéről és azok szakszerű kezeléséről, illetve a feldolgozásra való továbbításról. Ez a projekt, amely a folyami hajókról származó háztartási hulladékok és szénhidrogén-keverékek kezelésére is megoldást javasol, illetve nyújt majd, mintegy 10 millió euróból valósulhat meg – jegyezte meg a vezérigazgató.

Renault Trucks Hungária Kft.

## Haszongépjárművek – építő jelleggel

**Klímaváltozás ide, klímaváltozás oda, az évszakok még a helyükön vannak. Most éppen a tavaszba léptünk, ami az építőipari vállalkozások, illetve az azokat szolgáló fuvarozók számára kevésbé a természet újjászületését, annál inkább az építési és szállítási feladatok beindulását jelenti. Ezekhez a munkákhoz pedig, legye- nek azok városi terepen, bányában vagy autópálya-nyomvonalon, a Renault Trucks olyan haszongépjárműveket kínál, amelyekre és amelyekkel lehet építeni – mondta Gallatz Zoltán, a Renault Trucks Hungária kereskedelmi igazgatója.**

– A tavalyi esztendőben a közútra készült haszongépjárművek hazai piacán a 2004-es csúcsevhez képest szerényebb eredmények születtek. Hasonló tendencia érvényesült az építőipar vagy kommunális célokat szolgáló szállítójárművek esetében is?

– A 2005-ös esztendő valóban nehezen indult, de az év végére Renault Trucks Hungária – főként az új Magnumok és Premium Route-ok révén – a közúti szegmensben is jó eredményt produkált, bár az értékesítések volumene elmaradt a 2004-es mértéktől. Az építőipari és kommunális szolgáltatások ellátására is szabott járművek esetében azonban egy éppen ellentétes folyamat ment végbe, elsősorban a hazai infrastrukturális beruházásoknak köszönhetően. A magyar piacon – az összes márkát tekintve – mintegy 1000 haszongépjárművet értékesítettek, míg 2004-ben csupán 500-at, vagyis 100 százalékkal bővült a piac.

Ebből a fejlődésből a Renault Trucks is kivette a részét. A tavalyi évben 105 Kerax-ot, 12 Premium Landert, és 25 „D” alvázás Midlumot értékesítettünk, így összességében 20 százalékos növekedést könyvelhettünk ebben a kategóriában.

– Az értékesítés szempontjából ez a terület miben tér el a „közutas” haszongépjárművekéitől?

– Az egyik legszembetűnőbb különbség, hogy az építőipari célú haszongépjárművek piacán egy jellemző ciklikusság figyelhető meg: a tél végével, amikor az építőiparban igazán beindul az élet, hirtelen jelennek meg a vásárlói igények, de októbertől ismét csendesebbé válik a piac. A beszerzések időbeli koncentrátsága a gyártókat és kereskedőket arra kényszeríti vagy ösztönzi, hogy a kellő időben megfelelő mennyiségű járművel és felépítménnyel álljanak készen. Ez létfontos-

ságú, ugyanis az építőiparban a hosszabb tervezési folyamatokat legtöbbször gyors kivitelezés követi a szűk megrendelői határidők és kötbérek árnyékában, nem utolsósorban pedig az a gazdasági kényszer, hogy a haszongépjárműveket az építőipari munkákra alkalmas hónapokban minél jobban ki tudják használni az üzemeltetők.

Egy másik lényeges jellemzője ennek a kategóriának, hogy a felhasználási területek sokfélesége miatt a vásárlók igénye is sokkal speciálisabb, egyedibb.

– Hogyan tudnak erre megfelelő választ adni a gyártók, köztük a Renault Trucks? Tudva lévő, hogy a gépjárműipar a gazdaságosabb, optimálisabb termelés érdekében az éppen a részegységek, alkatrészek „uniformizálására” törekszik...

– Ez kétségtelen, azonban a haszongépjárművek vásárlóinak igénye általában rendkívül konkrét. Sok esetben néhány száz kilogramm önsúly alapján döntenek a vásárlók, vagy éppen egy adott, szűk felhasználási területre keresnek járművet. Nyugodtan mondhatom, hogy az igények minél pontosabb kiszolgálásában a Renault Trucks meglehetősen jó teljesítményt nyújt. Ezt mutatja az is, hogy a hosszabb távú közúti fuvarozás területén két típusal van jelen, a Magnummal és a Perimum Route-tal. Az építőipari és kommunális szolgáltatási kategóriákban még ennél is nagyobb a kínálatunk. Itt alapvetően négy típusunk van, amelyek – többek között különféle motorokkal, felépítményekkel, segédhajtásokkal, vezetőkülke-kialakításokkal vagy kerékképlet szerint – összességében 263 különböző módozatban rendelkezők a felhasználás céljától vagy jellegétől függően.

– Mely négy típusról van szó, és felhasználási terület szerint miben térnek el egymástól?

– Ha méret szerint nézzük a járműveket, akkor a „legkisebb” tagként a Mascott-tól indulhatunk. Ennek a típusnak – amelyből duplakabinos, hét-személyes változatot is kínálunk – elsősorban belvárosi építkezéseknél, parkrendezéseknél van előnye és létjogosultsága. A Mascotra egy kisebb billenő felépítmény is feltehető, de egyik legjellemzőbb tulajdonsága, hogy 6,5 tonna összgördülőtömeg alatt maradvá egyszerre és egyidejűleg is alkalmas egy brigád és például egy kisebb úthenger szállítására, vagyis kisebb építkezések kiszolgálásához ideális jármű lehet.

A sorban a következő a Midlum „D” alvázra épülő változata. Ez a típus 12-től 18 tonnáig „tart”, kerékképlet szerint 4x2-es, 4x4-es, vagyis öszkerék-hajtással is rendelkezésre áll. Ez utóbbi azért is fontos, mert a 15 tonnás összgördülőtömeges határig gyakran előfordul, hogy terepre kell menni a járművel. A Midlumra kis billencsek is felépíthetők, ez pedig akkor jön igazán jól, amikor egy 12 tonnás járművel kell szűk helyen mozogni. Általában azt lehet mondani, hogy ez a típus építőipari, tartályos, háztartási hulladék-szállító, locsoló-útseprő, gyorsbeavatkozó és tűzoltó vagy terepes 4x4-es célokra készült, de azt azért hozzá kell tenni, hogy nagy volumenű kiszállításokra már inkább más gépjárművet ajánlunk.

Egy nagyságrenddel feljebb található a népszerű Premium Lander, amely a Premium típuscsalád építőipari célokat is szolgáló tagja. Általában ott használják, ahol fontos a csekély önsúly, ugyanis ennél a típusnál ez a paraméter nagyon kedvező. Egy másik lényeges tényező, amely a Premium Lander alkalmassá teszi a terepen való alkalmazásra, mozgásra, az a viszonylag magas szabad hasmagassága. Ezt a típus leginkább vegyes használatra, vagyis normál útviszonyokon való és terepes szállításra szabott. Ideális meglévő utak feljavításánál végzett munkákhoz, „darus” építkezésekhez, konténerszállításhoz vagy éppen hulladéktelepeken végzett szállításhoz.

Az építőipari célú haszongépjárműveink zászlóshajója a magasépítési és rendkívül sokféle kerékképlettel (4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4) rendelhető Kerax. Ezek a gépjárműveket vaslemez lökhárítókkal, lámpavédő rácsokkal és speciális – rugalmas kapcsolatú – lép-

csökkel szereljük fel. Ez utóbbi akkor igazán lényeges, amikor ez a nagy hasmagasságú jármű átlépve a 25 fokos kapaszkodóképességi szöveget, a talajba vagy egy műtárgyba veri a lépcsőjét, amely ilyen esetben sem törik le.

A Keraxot leginkább nagy volumenű munkák elvégzésére használják. Ott, ahol a munkálatok java részét terepen, „valódi” építési területen végzik. Ez lehet „szűzföldön” végzett útépités, bányamunka, irodaházak, nagy létesítmények építési, főként mélyépítési munkálatai. Az elvégzendő feladatoktól függően 6x6-os, 8x4-es vagy 4x4-es változatban kell gondolkodnia a felhasználónak. Ez utóbbi kerékképlet – köztudottan – a terepi munkákhoz a legmegfelelőbb, azonban ott, ahol nagy súlyt kell szállítani, a többtengelyes változat kerül előtérbe. Míg egy 4x4-essel 6-8 m<sup>3</sup> lehet elhozni, addig a 8x4-essel már 18-20 m<sup>3</sup>-t. Megjegyzem, a magyarországi a közutakon, az érvényben lévő szabályozások miatt ezek a járművek is 30 tonnáig terhelhetők, míg az összegördülő tömeg számos európai ország közútjain elérheti a 32 tonnát.

A Kerax típusból – a kerékképlettől, a teljesítménytől vagy éppen a felépítményezéstől függően – összesen 45 módozatot kínálunk. Ezek között megtalálhatók a billencsek, betonkeverők, kőfejtések kitermelésére szolgálók, ömlesztett áruszállítók, középítkezésekre szabottak is. Ez a típus többcélúsága miatt kedvelt az útfenntartó vállalatok körében is.

– *A haszongépjárművek „bevetettségét” nagyban meghatározza a felépítményezhetőség. A Renault Trucks járművei hogy teljesítenek ezen a területen?*

– Azt lehet mondani, hogy a felépítménygyártás már egyre inkább a szabványosítás medrében folyik. A felépítménygyártók ismerik és tudják a haszongépjármű-gyártók, így a Renault Trucks előírásait, követelményeit is. Mi pedig ismerjük a felépítménygyártókat és szoros szakmai kapcsolatban dolgozunk velük. Ez azt is jelenti, hogy a közös tudás révén levesszük a vásárlók, felhasználók válláról a terhet, nem utolsó sorban pedig a felelősséget a felépítmények kiválasztásában.

Amiben azt hiszem, elől járunk, az az, hogy nem csupán elvárjuk a felépítménygyártóktól, hogy igazodjanak a járműveinkhez, hanem például a Keraxoknál a felhasználás céljától függően is különféle alvázakat kínálunk, ami a felépítményezésnél nagyobb választási szabadságot jelenthet.

További előnyként pedig számos olyan opció is választható, ami megkönnyíti a felépítményezést, ilyen töb-



bek között a gyári daru-előkészítés vagy a felépítmények elektronikus kapcsolatának kialakítása.

Az építőipari szegmensben ugyancsak lényeges, hogy csökkentsük a szállítási időket, hiszen ezen a területen a felhasználóknak gyakran néhány hét alatt képesnek kell lenniük arra, hogy megfelelő kapacitással rendelkezzenek egy-egy létfonosságú megrendelés elnyerésére. Azért, hogy a gyorsaságra vonatkozó elvárásnak elegendet tehesünk, egyes felépítménygyártókkal előre legyártattunk felépítményeket, így kereskedőink akár azonnali (2-3 hetes) szállítási időt tudnak biztosítani a vásárlóknak.

– *A nagyobb kínálatból jobb, de kétségtelenül nehezebb is választani. A felhasználóknak mire érdemes odafigyelniük a tervezésnél, a kiválasztásnál, majd a vásárlásnál?*

– Az első és legfontosabb „szabály” az alkalmazási cél nagyon pontos meghatározása, és az igények összevetése a lehetőségekkel. Ebbe beletartozik a vonatkozó hatósági szabályozások naprakész ismerete, a típusok és felépítményezhetőségük megismerése is. Ebben kereskedőink és rendelkezésükre álló speciális „járműépítő” szimulációs program hathatós segítséget nyújt. Ennek segítségével az építőipari vagy kommunális szolgáltatási célú kínálatunkban szereplő 263 módozat közül a kívánt paraméterek megadásával, vagyis néhány gombnyomással kialakítható az optimális jármű.

Tapasztalataink alapján azt mondhatom, hogy érdemes komplett, tehát felépítményezett jármű megvásárlásában gondolkodni, hiszen a kereskedőinknél összpontosuló szakismeret garancia arra, hogy valóban a megfelelő járművet választhassa a felhasználó. Szerencsére a magyarországi vásárlók tisztában vannak azzal, hogy ez nem valamiféle üzletpolitikai nyomásgyakorlás, hanem

valódi segítség. Ezt támasztja alá, hogy az építőipari vagy kommunális célú haszongépjárműveink közel száz százalékát komplett járműként értékesíti kereskedői hálózatunk.

– *A nyugat-európai piacokon jóformán természetes, hogy a felhasználók garancia- és szervizcsomagokkal együtt vásárolnak haszongépjárműveket, például az üzemelési költségek kiszámíthatósága miatt. Itthon mennyire jellemző ez a vásárlói gondolkodás?*

– Elmarad a nyugat-európai szintől, de érezhető a fejlődés. Azért, hogy az itt tapasztalható tendencia javuljon, igyekszünk vonzó ajánlatokkal kilépni a piacra, így például meghosszabbított garanciaidőt biztosítunk: a komplett járművekre kettő, a hajtásláncre pedig plusz egy évet. A garanciát és a szervizszolgáltatásokat kereskedőink már csak azért is figyelmébe ajánlják az ügyfeleknek, mert a Renault Trucks országos szervizhálózattal rendelkezik, ami például a telephelytől távol eső építési terepen „dolgozó” járművek esetében komoly előnyt jelent az üzemeltetőnek: karbantartás vagy javítás miatt nem szükséges nagy távolságokra vinni a teherautókat.

– *Előzetes információk szerint május elejétől beköszönt a digitális tachográf kora, októbertől pedig már csak az Euro IV-es követelményeknek megfelelő motorokkal felszerelt új haszongépjárműveket lehet forgalomba hozni. Mit jelent ez az építőipari szegmensben?*

– Pontosan azt, amit a „közút” esetében, vagyis ezekre a haszongépjárművekre ugyanúgy vonatkoznak az előírások. A tervezett járműbeszeréseknél tehát érdemes figyelemmel lenni a dátumokra, hiszen mind a digitális tachográf, mind pedig az aktuális környezetvédelmi normáknak megfelelő új motorok drágítani fogják a járműveket.

Sz.M.



## Fuwardíjtükör

A **CBRB** gázolaj jegyzése folyamatosan emelkedett. A vizsgált időszak elején 49 euró/100 liter érték körül mozgott, majd 52 euró/100 liter értékig emelkedett.

Az **ARA kikötőkben** növekedett a forgalom részben a kedvezőbb vízállásoknak, illetve a Majnán, Majna-Duna csatornán és a Dunán elrendelt jégzáratok feloldásának köszönhetően. A szabad hajótér iránti kereslet továbbra is nagy maradt. Dunai relációban többnyire szója, szén, műtrágya, magnézit és ércék kerültek feladásra. A Rajna, Majna és a német csatornák irányába energetikai szén, ócskavas, gipsz, műtrágya és agyag rakományokat fuvaroztak a hajók.

A **Majnában** is megélnékült a forgalom a jégzárlat feloldását követően. A tradicionális áruk mellett (cement, kálisó, klinker, ócskavas stb.) egyéb olyan árufajták is megjelentek a piacon, melyeket rajnai kikötőkben dunai rendeltetéssel raktak hajóba, de a jégzárlat miatt – a várakozást és az ebből eredő többletköltségeket elkerülendő – majnai kikötőben kiraktak illetve betároltak. A **Majna-Duna Csatornában** a jég miatt március elején is elrendeltek még pár napra hajózási zárlatot, a korlátozások teljes feloldása március végére tehető.

A **német Felső-Duna szakaszon** a hóolvadás és esőzések következtében két ár hullám vonult már le, a második esetében az áradás szintje elérte a nagyvízi zárlati szintet is.

**Ausztriában** a hajózás újraindulását követően tovább nőtt az igény a szabad hajótérre. Gabona, acél és műtrágya került berakásra.

**Szlovákiában** a bősi zsilipnél tartott legtovább a jégzárlat, 2006. 02. 20-án zsilipelhettek át először a hajók. Az áru palettán elsősorban gabona, vasérc és acéláru szerepelt. A hajótér iránti kereslet itt is jelentős volt.

**Magyarországon** acél, gabona, olajosmagvak és kukoricapellet kerültek berakásra. Az elhajózásra váró áruk mennyisége itt is meghaladta a rendelkezésre álló hajók kapacitását.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
<b>ARA kikötők</b>	–	15,10	20,70	22,60	24,80	–
<b>Felső-Rajna</b>	11,20	–	18,90	–	–	–
<b>Ausztria</b>	24,00	22,70	–	–	6,20	–
<b>Szlovákia</b>	24,80	26,00	7,20	–	–	18,00
<b>Magyarország</b>	26,80	27,50	13,00	–	–	17,60
<b>Constanta</b>	–	–	15,80	17,00	11,00	–

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. február 15.–március 15.



# Elúszni – megúszni

A hosszú szürke téli napok után az emberek mindig nagyon várják a tavasz érkezését, de az alföldi jellegű országok lakói – pláne az utóbbi évek tapasztalatai alapján, gondolhatunk itt a közelmúltban Kelet-Magyarországon történetekre – kicsit tartanak is ettől az évszaktól. Az idei tavaszra ez még inkább igaz. Sorban jöttek a híradások arról, hogy Németországban, így a Duna vízgyűjtő területén is (pl. Bajorországban) a máskor szokásos hómennyiség 2-3-szorosa esett le.

Mondhatjuk, hogy eddig megúsztuk. Nincs még vége, nem olvadt még el minden hó, de fogalmazhatunk úgy, hogy eddig „malacunk” volt. A korábbi években jellemző volt, hogy a meleg hirtelen köszöntött be. A tavaszi esők azonnal 20 fokos, vagy a fölötti hőmérséklettel párosultak, és ezek az időjárási hatások egy nagy árhullámmal tüntették el a hegyekben felgyülemlt „szilárd vizet” a folyókon keresztül. Amennyiben ez az idei évben is így történne, az esedékes választási nagygyűléseket valószínűleg gumicsizmában kellene tartani.

Tehát joggal mondhatjuk, hogy eddig szerencsénk volt. Tél tábornok segített nekünk. Azzal, hogy szokatlanul sokáig erőlködött, néhány tavaszias nap

után újra lehülés és mínusz hőmérsékleti értékek mutatkoztak, elérte nekünk, hogy a Duna vízgyűjtőjén felgyülemlt folyadék több hullámban vonuljon le a tenger felé. Amint az a cikkhez mellékelt grafikonból is látszik, a német Duna-szakaszon (a Pfelling-i vízmerce a német Duna-szakasz úgynevezett szabadfolyású részére mértékadó egyik merce, amelyet azonban a magyar Duna-szakasz vízállásainak előrejelzéséhez is célszerű figyelni) február közepén egy hét (!) alatt levonult egy több mint 2,5 méteres árhullám. További két („pihenő”) hét telt el, amíg egy újabb árhullám indult el. Ez utóbbinak a minimum és maximum értéke között több mint 3,5 méter mutatkozott. Az eddig levonult árhullámok Budapesten

nem okoztak riadalmat, még a rakpartokat sem kellett lezárni.

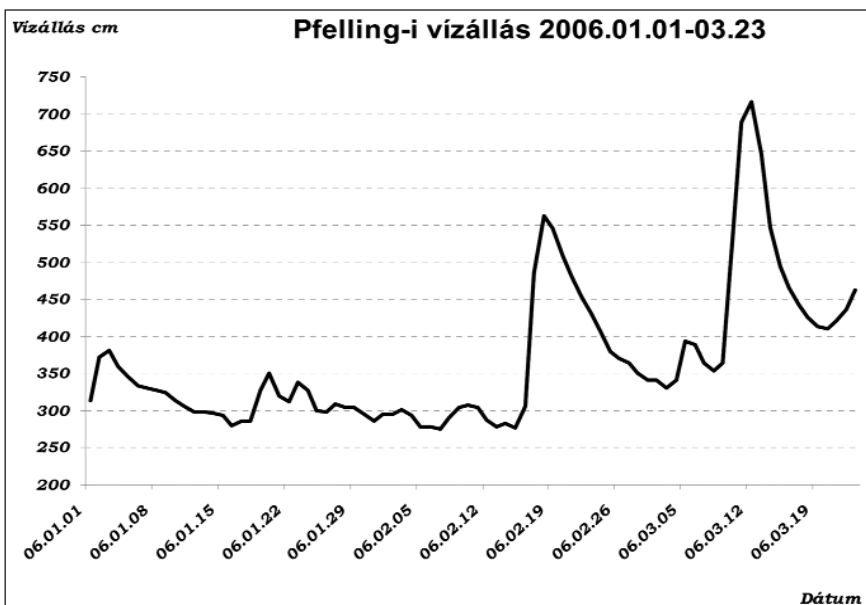
A kérdés csak az, hogy meddig lesz még szerencsénk. Amint a grafikon is mutatja, március 20-tól ismét felfelé indul a görbe, valószínűleg most már végérvényesen beköszönt a tavasz, de az árhullám ezúttal magasabbról indul, az első érték most már 400 cm fölött van.

A vízügyi szakemberek, politikusok, zöld szervezetek és nem utolsósorban a hajósok sokat vitatkoztak, vitatkoznak a Duna szabályozásáról (erről a témáról már a Navigátor korábbi számaiban is jelentek meg írások). A vízlépcsők, duzzasztóművek környezetre és hajózásra gyakorolt hatásáról már sok szó esett, de talán érdemtelenebb kevés információ hangzott el, e vízpépítési műtárgyaknak a vízügyi-szabályozási tevékenységre gyakorolt hatásaival kapcsolatosan. A fenti árhullámok „csúcsainak levágása”, és ezáltal az árvízveszély csökkentése az egyik ilyen hatás. Lehet, hogy bizonyos körökben nem népszerű gondolat, de el kell ismerni, hogy 2002-ben a legutóbbi Budapestet érintő „nagy árvíz” idején, jelentősen mérsékelte a keletkezett károkat a sokat szidott bősi vízlépcső.

A viták közepette meg kell állni egy pillanatra, és el kell gondolkodni azon, hogy az emberek és anyagi javaink biztonságát tényleg a szerencsére, vagy másként fogalmazva tél tábornok jó szándékára kell-e alapoznunk. Az éghajlat változását kutató szakemberek prognózisai szerint az időjárásban egyre gyakoribbak lesznek a szélsőségek, tehát a „lapjárásunk” kedvezőtlenre fordulhat. Nem jobb, ha a problémák megoldásának legalább egy részét a saját kezünkbe vesszük?

Érdekes a magyar nyelv. A kultúránkat megismerő, kommunikációnkat tanuló külföldieknek is sokszor jelent problémát az igekötők használata. Esetünkben, egyáltalán nem mindegy, hogy az úszni szó elé milyen igekötő kerül. A fent írtakból is kiderült, hogy más-más igekötővel éppen ellentétes jelentésű szavak is keletkezhetnek, például elúszni, vagy megúszni...

Ugye nem mindegy?!



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

## Kár a pénzért

Széchenyi Kártya. A név hallatán egy remek hitelkonstrukció jut a vállalkozások vezetőinek eszébe. Az áru fuvarozó cégek vezetőinek pedig még az is, hogy amióta az állam elindította ezt a hitelprogramot, a fuvarozással foglalkozó vállalkozások „a tevékenységük alapján”

azóta vannak belőle kizárva. Aztán a rövidhírek között is feltűnik a Széchenyi Kártya név. A BRFK tízhavi nyomozás után kiderítette, hogy bűnözők 117 cégen keresztül, több mint félmilliárd Széchenyi-hitelt vettek fel jogtalanul.

Ők valószínűleg nem fizetik vissza...

A fuvarosok visszafizették volna!  
 Kár a pénzért!

I>VESZPREM | BUDAORS>SZEDED | BUDAORS>ARCUEIL/PARIS | BUDAORS>ABUA | BUDAORS>BERGAMO | BUDAORS>BAD TULZ | BUDAORS>BAUEN+WIEN  
 >BIJELJINA | OROSHÁZA>BARCELONA | PÁPA>HÓDMEZŐVÁSÁRHÉLY | LITOMYSL>FÜZESGYARMAT | PÉCS (BELVÁROS)>SZEDED | NYÍREGYHÁZA>KOMÁRNO |  
 ITHARD | ÚJRA>NEUMÜNSTER | SZOLNOK>LAGNY SUR MARNE | SZÉKESFEHÉRVÁR>CHRZANÓW | TISZAVÁRKONY>SEREGÉLYES | TISZÁUJVÁROS>BUCUREST | ZA  
 IM>BRAILA | ZALAEGERSZEG>TIELT | SOPRONHORPÉCS>ALSONÉMEDI | TATABÁNYA>LEIPZIG | TATABÁNYA>LJUBLJANA | TATABÁNYA>LOMIANKI | SOPRON  
 DONY>SZÉKESFEHÉRVÁR | TAPOLCA>KUPFERZELL | TAPOLCA>LEIPZIG | NAGYKÖRÖS>ZUPANJA | MUGGENSTURM>KOMÁROM | MURAKERESZTÜR>RAVENI  
 IS|SÁRVÁR>ATHEN | PILISVÖRÖSVÁR>KARLSRUHE | PILISVÖRÖSVÁR>KOŚCIERZYNA | ÖZD (FARKASLYUK-BÁNYATELEP)>BARCELONA | ÖZD ÉS BUDAPESTRE  
 LA PODLASKA | ÖZD>BRATISLAVA | ÖZD>BUDAPEST | ÖZD>BUDAPEST | ÖZD>DABAS | ÖZD>DEVA | ÖZD>DUNAJSKÁ STREDA | ÖZD>HAJDÚSZOBOSZLÓ | ÖZD  
 NEUBURG | ÖZD>KOŠICE | ÖZD>LINZ | ÖZD>NYÍREGYHÁZA | ÖZD>POVAZSKÁ BYSTRICA | ÖZD>RESIA | ÖZD>STUTTGART | ÖZD>TIMISOARA | ÖZD>WARSAWA  
 AN>BUDAPEST | ÖCSÖD>BILBAO | ÖHRINGEN>VÁRPALOTA | ÖRMÉNYES>GOTTMADINGEN | ÖTTEVENY>SZOMBATHELY | ÚJHARTYÁN>SUBOTICA | ÚJKÍGYÓS>SZNA  
 AN>SUBOTICA | ÚJKÍGYÓS>GRÖN-ENZERSDORF | ÚJKÍGYÓS>MIDDELFART | ÚJKÍGYÓS>MSZCZONÓW-ABIA WOLA | ÚJKÍGYÓS>NYBRO | ÚJKÍGYÓS>NÜRNBERG | Ú  
 YEL>NAGYKANIZSA | AJKA>BOCHUM | AJKA>GELEEN | MISKOLC>VILNO | MISKOLC>WARSAWA | MISKOLC>KRANJ | ABEF MAJOSHÁZA>ZALAEGERSZEG | MA  
 MEZÖTUR>LONS LE SAUNIER | MISKOLC>BIJELJINA | MISKOLC>KECSKEMÉT | MISKOLC>MINSK/BY | MISKOLC>NYÍRBOGDANY | MISKOLC>CONSTANTA | MISKOLC  
 TA>FÖTLIGET | NAGYKÖRÖS>NUMANSDORP | NIZNIEKAMSK>BUDAPEST | NORTHAMPTON>BUK | NYÍREGYHÁZA>HELSINKI | NYÍREGYHÁZA>MOGILEV | NYIREG  
 JNY>BUDAPEST | OSS>SIÓFOK | OROSHÁZA>KALININGRAD | OROSHÁZA>KALININGRAD/RUS | PILISCSABA>BALASSAGYARMAT | PÉCS>DUN. STREDA | PUSA  
 ZALLAS>AJKA | SZÉCSENY>SLATINA | SZEDED>BIELEFELD | SZEDED>LJUBLJANA | SZEDED>POZNAŃ | SZEDED>NYÍREGYHÁZA | SZIGETSZENTMIKLÓS>KAF  
 HELY>HAJDÚSÁMSON | SZOMBATHELY>MOSKVA | SZOMBATHELY>ROMBA | SZÉKESFEHÉRVÁR>STRESLOVO | SZÉKESFEHÉRVÁR>SZARASZA | SZOMBATHELY>SENTJUR | SELLYE>WIEN |  
 >LONGIANO | SZEDED>CACAK | SZEDED>BLINI | SZEDED>GYVÁRÓ | SZEDED>LU. SZÉKESFEHÉRVÁR>SZEDED>ORADEA | SZEDED>PAPA | SZEDED>SI  
 K>APC | SZOLNOK>CASALMAGGIORE | SZAPESZT>MISKOLC>PINDA | SZARASZA>BÉKÉSCSABA | SZARASZA>BÉKÉSCSABA | SZARASZA>RAJONNA | BEKÉSCSABA>CASALMAGGIORI  
 CSABA>SKIERNIEWICE | CASERTA>BUDAPEST | COKSTOW>GYÖR>SZENTGÖTTYÖS | DEBRECEN>DEBRECEN>MÖHLIN | DEBRI  
 EN>ATHEN | DEBRECEN>KATOWICE | DEBRECEN>RAKÓW | DEBRECEN>RSZEW | DEBRECEN>MISOAR | DOROG>NAGYVÁRAD | DUNAU  
 EN>BRESCIA | DEBRECEN>PRAHA | DEBRECEN>PRAHA/CZ | DEBRECEN>HEHTIM | DEBRECEN>TIM. JAR. | DEBRECEN>TRENCHIN | DEBRECEN>BOLON  
 EN>NYÍRBÁTOR | DEBRECEN>ORADEA | DEBRECEN>PRAHA | DEVECSER>SZABADBATTYÁN | DEVECSER>GATTEO | DNEPROPETROVSK>EGER | DUNABOGDÁ  
 EGED | ERSEKHALMA>IVANÉNA GORICA|GYÖR>NOVE MESTO NAD VAHOM | GYAL>BUCUREST | GYÖR>KÖRZ.>VERONA | GYÖR>MISKOLC | GYÖR>ORADEA>CLUJ N | G  
 T>MANTI | A YONOS>RAJONNA | GYÖR>MA. | GYÖR>BARCELONA | GYÖR>BUDAPEST | GYÖR>PÉCS | GYÖR>PIESTI | GYÖR>TINN | GYÖR>LLINN/E  
 RUCKAN | FEITH | GYÖR>RAJONNA | GYÖR>MUR. | GYÖR>TRENCHIN | GYÖR>UL. | GYÖR>YONOS | GYÖR>HRT>BYDG  
 >ANSBA | MIR. | AP. | B. SZAL. | ST. ST. | SZ. BER. | W. SA. | J. SZ. AR. | D. R. | I. SH. | A. BAR. | AN. | HÁZA>BA  
 RÉNY>CASALMAGGIORE | J. SZARU>KUN. | K. A. AR. VIK. | K. A. | D. E. | AF. | K. S. M. | G. L. D. A. P. | E. K. E. | T. K. O. W. N  
 ET>JETT | G. S. | A. C. | K. E. C. S. E. M. | O. S. A. | I. M. | O. R. V. | N. | O. T. | K. F. | O. M. | N. A. G. G. O. | R. I. G. A. | K. A. | R. | E. S. | T. E. S. | V. A. P. | K. A. P. O. S. V.  
 BUKAREST | H. V. S. N. | F. | I. | K. E. C. S. E. M. | O. S. A. | I. M. | O. R. V. | N. | O. T. | K. F. | O. M. | N. A. G. G. O. | R. I. G. A. | K. A. | R. | E. S. | T. E. S. | V. A. P. | K. A. P. O. S. V.  
 Y>DEBRECEN | KESZTHELY>GYÖR | KISÚJSZÁLLÁS>CREMONA | KOMÁDI>BARCELONA | KOMÁDI>ORDES | KOMÁROM>ROHOZNIK | KUNHEGYES>LONGIANO | KÖR  
 IZSE>BUDAPEST | LAJOSMIZSE>BÉKÉSCSABA | LAJOSMIZSE>KECSKEMÉT | LAJOSMIZSE>PÉCS | LAJOSMIZSE>ÜLLŐ | LAJOSMIZSE>DEBRECEN | LAJOSMIZ  
 SE>SZOLNOK|MISKOLC>WARSAWA | MISKOLC>WIELICZKA | MISKOLC>YWIEC | MISKOLC>AUGUSTÓW | MISKOLC>CZESTOCHOWA | MAJOSHÁZA>ZALAEGERSZEG  
 MEZÖTUR>LONS LE SAUNIER | MISKOLC>BIJELJINA | MISKOLC>BIJELJINA/BIH | MISKOLC>BREST | NAGYKANIZSA>PILISVÖRÖSVÁR | NAGYKÁTA>FÖT | NAG  
 MSJK>BUDAPEST | NORTHAMPTON>BUK HUNGARY | NYÍREGYHÁZA>HELSINKI | NYÍREGYHÁZA>HELSINKI/SF | PUSAMOSTER>TIRANA | PÉCS>HAMBURG | RA  
 LJUBLJANA | NEMSOVA>UJECIE | SOPRON>BIALYSTOK | SZABADSZÁLLÁS>AJKA | SZÉCSENY>SLATINA | SZEDED>BIELEFELD | SZEDED>LJUBLJANA | SZÉC  
 ENTMIKLÓS>KAPOSVÁR | SZOLNOK>LUZANI | SZOLNOK>PRAHA | SZOMBATHELY>HAJDÚSÁMSON | SZOMBATHELY>MOSKVA | SZOMBATHELY>THESSALONIKI | S  
 WIEN | SOLYMÁR>HÖRSELBERG | SOPRON>BUCURESTI | SZARVAS>LONGIANO | SZEDED>CACAK | SZEDED>NAGYVÁRAD | SZEDED>CLUJ | SZEDED>MOSKWA  
 >SIBIU | SZÉKESFEHÉRVÁR>WYSZKOW | SZOLNOK>APC | SZOLNOK>CASALMAGGIORE | SZOLNOK>PADOVA | SZOLNOK>SALERNO | SZOLNOK>TARNOW | SZC  
 HELY>DUNABOGDÁNY | SZARASZA>BRATISLAVA | SZÉKESFEHÉRVÁR>GYÖR | TATA>HAI | F. | TATABÁNYA>RIPIHESTI | TISZAVÁRKONY>SZÉKESFEHÉRVÁR | T

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVAROZÓK KELETRŐL ÉS NYUGATRÓL A TIMOCOM TRUCK & CARGO®-BAN -EURÓPA  
 VEZETŐ FUVAR- ÉS RAKOMÁNYBÖRZÉJÉBEN BÍZNAK.

www.timocom.com



Partener de

UNICEF  
UNIVERSAL CHILDREN'S FUND  
FUNDUL UNILORILOR

EXPO ARAD INTERNAȚIONAL

ESB  
THE EXHIBITION SOCIETY  
INTERNATIONAL

# TRANSPORT-AR

2006 június 8-11  
Arad - Románia

Nemzetközi  
szállítási- és  
kiegészítő  
szolgáltatások  
kiállítása

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

Autó szalon

Vasúti szalon

www.expoarad.ro

Telefon: +40-257-216-520, fax: +40-257-216-521, e-mail: expo@ccia-arad.ro

minden irányba  
in all directions



**LUKA KOPER**

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

Magyarországi képviselőlet  
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,  
Montevideó 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)

# A lehetőségek tárháza!

**EAST GATE**  
BUSINESS PARK

■ Raktár- és kereskedelmi csarnokok bérlete már 800 m<sup>2</sup>-től

■ Irodabérlés

■ Budapest északi vonzaskörzetének első modern logisztikai és üzleti központja

■ Stratégiai elhelyezkedés a Főti út mellett, közvetlen kapcsolat az M3, 2A, 2B (MO) főutakra

■ 36 hektáron 140.000 m<sup>2</sup> csarnokterület

■ Bővülési lehetőség

■ Szolid árak, rugalmas bérleti feltételek

■ Ingatlanfejlesztés egyedi igények alapján

■ Minőségi szolgáltatások

Tulajdonos



Értékesítés



(+36 1) 452-6970 ■ [www.egbp.hu](http://www.egbp.hu) ■ [ipari@eston.hu](mailto:ipari@eston.hu)

## MOST UTOLJÁRA CSAK 1 ÉV ALATT

A TANSPED Közlekedési Szakközépiskola és Oktatási Központnál  
(1039 Budapest, Pütkösdűrdő u. 52-54.)

még van lehetőség arra, hogy az OKJ-ban történt változások ellenére  
mindössze 1 év alatt megszerezhesse

2006. április 12-től kezdődően 2007 januári  
befejezéssel (július-augusztusban szünet)

a **SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI ÜGYINTÉZŐ**  
(OKJ 52 3439 04) képesítést

A képzés díja: **245.000 Ft** (amelybe beletartozik  
egy 60 órás szakmai idegen nyelvi modul is)  
A képzés díja a tankönyvek árát és a vizsgadíjat nem tartalmazza!

**További áprilisban induló képzések:**

- **Logisztikai ügyintéző** (OKJ 52 3435 02) - Már csak 5 szabad hely!!!
- **Vámszakmai-szállítmányozói továbbképzés** (FAT PL-0784) - 48 órás kihelyezett képzés a BILK-ben.
- **Közúti fuvarozáshoz kapcsolódó képzések** - TIR tanfolyamok, ADR tanfolyamok, stb.

Információk, részletek, jelentkezés: **Bálint Judit 06-30-963-1145, 06-1/886-5662, [balintjudit@csiki-bege.hu](mailto:balintjudit@csiki-bege.hu)**



Varga Bálint, 26 éves,  
a Gebrüder Weiss  
értéknövelt logisztikai  
szolgáltatásokat értékesítő  
munkatársa

**A logisztika tegye a lehető  
leegyszerűbbé a dolgokat!**

**De ne túl egyszerűvé.**

A túlbonyolított és a leegyszerűsített logisztika között kicsi a mozgáster. De a két véglet között rejlik az optimális megoldás. Aki rátalál, tudja jól: a siker kulcsa a gazdaságosság.

Bővebb információk:  
T +24.555.569, 555.596, 555.582  
gw.hungary@gw-world.com  
www.gw-world.hu

**Gebrüder Weiss**   
Szállítmányozás és logisztika

Testreszabott logisztikai megoldások

**ICD**  
Intracorporate  
Destination

Mostantól személyesen is jelen vagyunk az Egyesült Államokban!  
A Gebrüder Weiss saját irodáinkkal nyitott New Yorkban,  
Miami, Chicagoon, Los Angelesben és Houstonban, magának  
képzett szakemberekkel. Hogy légi- és tengeri szállítmány  
a lehető leghatékonyabban legyen!



**Transforwarding Hungária Kft.**  
*Member of the Broekman Group*

H-2046 Depo Törökbálint

☎ 23-511-640 [www.broekman-group.nl](http://www.broekman-group.nl)

Fax 23-511-630 e-mail : [k.bernatsky@transforwarding.hu](mailto:k.bernatsky@transforwarding.hu)

**Komplex logisztikai szolgáltatások  
nemzetközi szállítmányozás,  
közúti, gyűjtőforgalom, belföldi szállítás.  
Kempingezés éjjel-nappal.  
Raktározás / disztribúció, teljes körű  
vámügyintézés, kezességvállalás,  
vámügyi szaktanácsadás, közvámraktározás,  
átmeneti megőrzés, belföldi berraktár.**

# MILOS SPEDICIÓN KFT

## INTERNATIONALE SPEDITION



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

### **Komplex logisztikai szolgáltatások**

**Nemzetközi és belföldi  
szállítmányozás.**

**Kombinált szállítmányozás  
nagy térfogatú  
csereszekrényekkel.**

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

**6500 m<sup>2</sup>-es raktárbázis**

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

### Pályázatok

- Regionális vállalati központok létesítése
- Családbarát Munkahely 2006 Díj
- Folytatódik a panelprogram

### Fejlesztési források

Az MFB közreműködői stratégiája

### Kölcsönfortély

A gazdaságélénkítő franchise

### Vállalkozók és hitelek

Pénzügyi és befektetési tanácsok



# Írjon velünk >> pályázatot!

Márciusban is  
keresse az  
újságárusoknál!



## 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 Bátorbény, 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)518-840, 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.