

NAVIGÁTOR



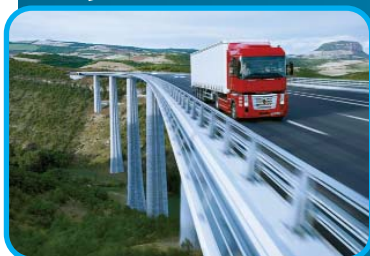
**Waberer's
Trans**

20. oldal



**HungaRo
Express**

24. oldal



**Renault
a sztár**

34. oldal



Péchy László

MÁVCARGO



korszerű szolgáltatások...

www.mavcargo.hu

138. szám

Ára: 560 Ft



Tigrisugrással Kolkata felé.

Március 26-tól az Emirates SkyCargo már hetente hatszor repül Kolkata repülőterére. Ezen túlmenően, már több, mint 80 célállomással teremtünk kapcsolatot Európa és Ázsia távoli sarkaiban, a Távols-Keleten, a Közel-Keleten, Afrikában, Ausztráliában és Óceániában, Amerikában, sőt még azon túl is. Segítségünkkel vállalkozása még magasabb rangot vívhat ki magának. Tőlünk többre!

Dubai - Kolkata				Kolkata - Dubai			
Nap	Járat-szám	Indulás	Érkezés	Nap	Járat-szám	Indulás	Érkezés
h., k., sze., cs., p.	EK 546	0240	0855	h., k., sze., cs., p.	EK 546	1020	1355
v.	EK 548	1300	1915	v.	EK 548	2030	0005*

*a következő napon





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
www.raabersped.at

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

NAVIGÁTOR

SZÁLLÍTMÁNYOZÓK ÉS FUVARÓZÓK LAPJA

Főszerkesztő:

Kiss Pál

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
138. megjelenés

TÁMOGATÓINK

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

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KIADÓ

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

E-mail: magyarkozlekedes@w-mobil.hu

Hirdetésfelvétel és előfizetés a kiadóban

Szerkesztőségi titkár: Slezák Gabriella



Torma Imre:

Tudósítás a szövetség életéből

Amikorra ez a tavaszi összegezés a Tisztelt Olvasó kezébe kerül, a Duna, meg a Tisza, meg a politika, remélhetőleg visszahúzódnak természetes medrükbe és minden figyelmünket a szállítványozás, logisztika és a szállítványozó szövetség ügyeire fordíthatjuk. Erre jeles alkalom lesz a május 23.-i közgyűlésünk. (Szerencse, hogy az idejéig még nem tisztújító közgyűlés lesz.) A közgyűlésen számot adunk a szolgáltatásaink korszerűsödéséről – még mennyire szállítványozás, és mennyire már logisztika –, a tagjaink 2005. évi eredményeiről, a szövetség együttműködéséről más szakmai szervezetekkel, a 2006-ra felvállalt feladatokról, és így tovább...

A tavalyi adatok elemzésének közepénél járunk. (A közgyűlés elé készülő szokásos éves elemzés mellett, ezúttal megint lesz egy, a tagjaink logisztikai aktivitását értékelő dolgozat is.) Annyi már látható, hogy a 250-300 milliárd HUF nettó árbevétel nagyságrendű MSzSz teljesítmény 2005-ben is 10% feletti növekedést ért el. Az egyes szállítványozási szakágak, illetve a tagjaink egyéni mutatói széles körben szóródnak. A légi-, tengeri-, és konténeres szállítványozások dinamikája vezeti a sort. Érdekes módon – nálunk és az eddig becsgorgó adatok alapján – a közúti szállítványozás növekedését a vasúti dinamikája is megelőzte. Továbbá: ez az év is olyan volt, hogy a piacvezető nagy társaságok tovább nőttek, erősödtek, a kisebbeknek nehezebbé vált a helyzete. Néhány kisebb vállalkozás kiszorult a piacról. Ez utóbbi azért is sajnálatos, mert a szövetség tagjaként is elvezítettük őket.

A 2007–2013-as időszakra készülő Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT II.) logisztikai projektjének előkészítése a GKM illetékes fórumain, a logisztikai szakmai szervezetek részvételével folyt. A különböző hivatalos és munkabizottsági szintű megbeszéléseken kiderült, hogy az ügy állami megközelítése, illetve a szakmai szervezetek felfogása között eltérés mutatkozik. A GKM – az EU iránymutatások betartásával – két ún. operatív program (közlekedési és a versenyképesség fejlesztését szolgáló OP-k) kereteiben tudja a logisztika fejlesztésének elemeit betervezni, a szakmai szervezetek viszont fontosnak tartanak új, komplex logisztika fejlesztési koncepció kidolgozását és megvalósítását. Ez utóbbi szemlélet szerint, hiányzik – a közlekedési útvonalak, meg a földrajzi adottságok elvitathatatlan fontossága mellett – a logisztikai szolgáltatások keresleti trendje, a szomszédos országok fejlődését is számbavevő regionális logisztikai központ térkép, az informatikai feltételek, szakmai képzés, vám-, adó- és egyéb szabályozások, stb. A szakmai véleménycserék két jól artikulálható, de mégis szerény eredménye, hogy egyfe-

lől az NFT II.-be való beépítésre javaslatba került Szeged és Záhony, mint kiemelt logisztikai központ fejlesztések, másfelől az öt szakmai szervezet (MLBKT, MLE, MLSZKSZ, MSZLSZSZ, MVSZ) 2006. március 31-ével Logisztikai Egyeztető Fórumot hozott létre, amely az állami fejlesztési elgondolások megformálásához a szakmai partner szerepére aspirál. A Fórum első elnökévé Kiss Pétert az MLBKT elnökét választották meg.

A közúti fuvarozói érdekképviselők és a kormány képviselője közötti, 2005. augusztusi megállapodás 10. pontjának folyományaként, ismét napirendre került a szállítványozási tevékenység „szigorú” szabályozásának ügye. Nekünk, leginkább érdekelteknek, már egy nem szigorú, de korszerű piacra-lépés-szabályozás is megfelelne, de a megállapodás aláírói a „szigorú” jelzőtől nem kívánnak eltekinteni. Persze a szabályozás ettől még közös ügyünk is lehetne. De nem az, ha a közúti fuvarozói érdekképviselők a szigorúbb szabályozást azért tűzték napirendre, hogy törvényes eszköz legyen a kezükben a „szállítványozóval” szemben. Hogy a „szállítványozóval” a megszolgált fuvardíjat megfizethessék. A szállítványozó jellemzően megfizeti a fuvardíjat, ez a piacon maradásának egyik feltétele. Ha valaki késve fizet, vagy végképp nem fizet a fuvarozónak, a tartozási lánc vagy már a megbízónál kezdődik, vagy az illető valójában nem szállítványozó. Sok, szűkebb körben és plénumon, lefolytatott vita közben derült ki, hogy a közúti fuvarozók, ha a fuvardíj tartozás kerül szóba, a fuvarközvetítő ügynököt is szállítványozónak nevezik. Mi, csak a szállítványozói és logisztikai szolgáltatók érdekképviselője vagyunk, a közúti fuvarozóké és fuvarközvetítő ügynököké nem. Azt pedig legjobb esetben is tévedésnek tekintjük, ha az ügyben elkészült legújabb kormányrendelet tervezet a „szigorú” jogszabály betartásának ellenőrzésével nem a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarát, hanem a Közlekedési Főfelügyeletet kívánja megbízni.

Szövetségünk a tavaszi szezonban másfajta jogszabályi ügyekre is figyelmet fordított. Az egyik a környezetvédelmi termékdíj szabályozás, alapvetően az 1995. évi LVI. Törvényre, illetve a 2005. évi CLXVII. Törvényre alapuló rendje. A másik a 2006. május 1-jétől érvénybe lépő elektronikus ÁFA bevallás, „ügyfélkapu” rendje. A két témakörben április 13-ára a szövetség szakmai konferenciát hirdetett, amelyet a tagjaink mérsékelt érdeklődéssel fogadtak. (Talán ott hibáztunk, hogy a húsvéti ünnepek elé nem lett volna szabad szakmai konferenciát hirdetni?) Pedig a konferencián mindkét témakörben, felkészült előadók adtak tájékoztatást.

(Folytatás a 18. oldalon)



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



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

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
www.pannoncont.hu



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

Info: 76/999-115

Info: 76/999-160

Info: 76/999-106

Info: 76/999-106

Info: 30/239-1192

Info: 76/999-140

Info: 76/999-104

H-6001 Kecskemét, Pf. 135.
H-6000 Kecskemét, Fuvár u. 1.

Tel.: +36 76 999 100
Fax: +36 76 999 101

E-mail: bertrans@bertrans.hu
Web: www.bertrans.hu



MASPED
CSOPORT

Válassza a Masped Csoportot
és megnyílik termékei előtt
az egész világ!

☎: 06-1-452 8100
🌐: www.masped.hu
✉: maspedrt@masped.hu



EUROSPED

Nemzetközi Fuvarozó és Szállítmányozó Rt.

Szolgáltatásaink:

- vámügynöki tevékenység belterületi vámudvarokban
- határpedíciós tevékenység
- raktározás, logisztikai szolgáltatások
- nemzetközi és belföldi közúti szállítmányozás

Határkirendeltségek:
Záhony, Udvar, Ártánd, Gyula, Nagylak, Tompa, Rösztke, Csengersima

Vámügynökségek: Székesfehérvár, Budapest

Raktár: Székesfehérvár, Budapest

Központ: 1138 Budapest, Szekszárdi u. 14
Telefon: (1) 450-9000, Fax: (1) 450-9090
E-mail: eurosped@eurosped.hu <http://www.eurosped.hu>

Intermodális Bowling Kupa



Intermodális Bowling Kupát szervezett a MÁV Cargo ZRt. 2006. március 22-én a különböző fuvarozási ágak részvételével. A kupával a kezdeményező MÁV Cargo nem titkolt célja a hagyományteremtés volt, egy olyan fórum létrehozása, ahol akár kötetlen formában is lehet információkat cserélni, ahol a különböző területek képviselőinek alkalma nyílik szakmai és személyes kapcsolataik szélesítésére, és nem utolsósorban a kikapcsolódásra a bowlingverseny izgalmaival.



A Lido Bowling Clubban megrendezett versenyre meghívást kaptak a közút, vasút, vízi út és a GKM vezető képviselői. Sajnos a közutak képviselő Wáberer's, illetve a GKM képviselői nem tudtak élni a meghívással, de az esemény résztvevőinek ez a kis változás sem szegte kedvét. A pályákon a Fluvius Kft., a MÁV Cargo ZRt., a MÁV Cargo Group cégvezetők, a sajtósok csapata, illetve egy vegyes csapatban a cégeket képviselő hölgyek „intermodális amazonok” néven mérhették össze tudásukat, ügyességüket nem kis csatában. A legnagyobb kupát végül a MÁV Cargo csapata nyerte el (nem bunda!), szoros versenyben második lett a MÁV Cargo Group, őket pedig az újságírók csapata követte. A Fluvius csapata és az Amazonok nagy csatát vívtak a negyedik helyért, de végül a Fluvius bizonyult jobbnak.



A szervezők reménye szerint nem ez volt az utolsó alkalom, hogy a különböző fuvarozási ágak képviselői összejöttek, ismerkedtek, beszélgettek... egyenlő pályán egyenlő eséllyel.

(Integrátor Fórum)

Raabersped-fogadás a Hotel Inter-Continentalban

Péchy László, a nyugalmazott igazgató

PÉCHY LÁSZLÓ nyugállományba vonult. Több mint négy évtizedes szállítványozói és vezetői munka után búcsúzott aktív pályafutásától azon a fogadáson, amelyet tiszteletére adott a Raabersped. A Hotel Intercontinental elegáns különterme volt a fogadás helyszíne, ahol minden túlzás nélkül állítható: mindenki ott volt, aki ebben a szakmában számít.

Hűséges ember Péchy László: szállítványozóként kezdett és szállítványozóként búcsúzott. Amikor az őt köszöntők: Gustav Poschalko, dr. Berényi János, Iszak Tibor, Potvorszki Zoltán és Bor József felidéztek a közös évek, a közös munka emlékeit, mindannyian vissza-visszatérően hangsúlyozták: Péchy László nemcsak kitűnő szakember, hanem kitűnő ember is. A Metalimpexnél kezdett, onnan került 1990-ben a Raaberspedhez. Még a GySEV kötelékében osztályvezető, majd később kereskedelmi igazgató volt. Tizenkét évig volt ügyvezető igazgató, és nevéhez fűződik a Raabersped pozíciójának megerősítése már a rendszerváltás utáni években. Ezt dokumentálja az az elismerő oklevél, amelyet a Raabersped tulajdonosaitól és vezetőitől vehetett át.

Péchy László meghatódottan mondott köszönetet az elismerő szavakért.

– Külön köszönöm Gustav Poschalko elismerő szavait, és nagy megtiszteltetésnek tartom, hogy eljött a fogadásomra. Jóleső érzés volt hallgatni Berényi János köszöntőjét, hiszen ő hívott a Raaberspedhez és ezért én nagyon hálás vagyok neki. Köszönöm Iszak Tibor figyelmességét és az utódok, Potvorszki Zoltán és Bor József szavait is.

Szép és emlékezetes éveket töltöttem a Raaberspednél és büszke vagyok arra, hogy a Raaberspednél dolgozhattam szállítványozóként és igazgatóként. A kezdet, a '90-es évek eleje nem volt könnyű, persze erről nem szoktunk beszélni, de nem szabad elfelejteni.

Nagy öröm és megnyugtató számomra, hogy több volt a siker, mint a gond, probléma. S jóleső érzéssel gondolok a Raaberspednél töltött évekre, mert cégünk a legjobbak közé tartozik Magyarországon.

Úgy gondolom, hogy ez így lesz a jövőben is, mert ismerve utódaimat, tudom, hogy jó kezekben van a Raabersped.

Még egyszer köszönöm az elismerő szavakat és nagyon boldog vagyok, hogy szinte mindenki itt van, akivel az elmúlt években együtt dolgozhattam.

Úgy érzem, hogy azt is el kell mondanom, hogy a mi szakmánkban ilyen magas szintű fogadást, búcsúztatást még senkinek sem rendeztek. Minden tisztelet és elismerés megilleti a Raabersped tulajdonosait és vezetőit ezért a gesztusért, amelyet nagyon köszönök.

Soha nem fogom elfelejteni.



Meghívó

ÜNNEPÉLYES FOGADÁS

Péchy László

tiszteletére

nyugállományba vonulása

alkalmából

2006. március 21., kedd 11.30 óra

Inter-Continental Hotel

Budapest V., Apáczai Csere János utca 12–14.





Gustav Poschalko a búcsúzó Péchy László emberi tulajdonságait dicsérte



Iszak Tibor az önállósult Raabersped megbízói körének újrászervezésében végzett munkájáért mondott köszönetet a nyugalmazott igazgatónak



A Raabersped alapítója, dr. Berényi János a magyar szállítványozás korszakváltását idézte beszédében, kiemelve Péchy László megbízható, magas színvonalú szakmai munkáját



Az utódok, Potvorszki Zoltán és Bor József köszönetet mondtak elődjüknek, mivel az elmúlt évtizedben a Raabersped az egyik legerősebb vasúti szállítványozóvá vált Magyarországon



Az ünnepélyes fogadás moderátora volt Kiss Pál, kiadónk vezetője és a Navigátor főszerkesztője



A Raabersped tulajdonosai és vezetői elismerő oklevelet adományoztak Péchy Lászlónak, az 1990. és 2006. közötti időszakban végzett lelkiismeretes, magas színvonalú és kiemelkedő szállítmányozási és vezetői munkájának elismeréseként



Péchy László, Gustav Poschalko, dr. Berényi János és Iszak Tibor koccint a fogadáson



A Raabersped bécsi kollektívájának nevében Potvorszki-Kovács Andrea köszöntötte a búcsúzó igazgatót



Helmuth Sommer, Rosa Obermüller és Péchy László a közös Raabersped-éveket is felelevenítette a fogadáson



Kovács Imre, a MÁV Cargo vezérigazgató-helyettese és Péchy László már a GySEV-években együtt dolgozott. A fogadáson Kovács Imre a vasúti fuvarozók nevében kívánt jó pihenést a búcsúzó egykori kollégának



Hamik Miklóssal, a BorsodChem szállítási divízió vezetőjével, a legnagyobb hazai Raabersped-megbízóval az elmúlt évtizedekről is szót váltottak

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.

Horváth Zsolt Csaba:

A közlekedésfejlesztés nemzetközi irányai

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium egyik legfontosabb és a jövőt meghatározó feladata a Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT) II. 2007-2013 közötti időszakra vonatkozó közlekedési infrastruktúra fejlesztési tervek elkészítéséhez kapcsolódóan a közlekedésfejlesztési terv elkészítése volt, melynek során kijelölésre kerültek a fejlesztések irányai, alapkövetelményei. A projektek megvalósítása során EU-s és hazai források felhasználásával tovább folytatódhat a közlekedési infrastruktúra valamennyi ágazatot érintő összehangolt fejlesztése, a közösségi közlekedés fejlesztése, és ezeken keresztül az ország gazdasági versenyképességének növelése.

A közlekedésfejlesztés alapprioritásai elsősorban a növekvő mobilitás index hatásainak kezelését és a gazdaság fejlesztésének elsőbbségét tekinti fő célkitűzésének. A kereskedelmi kapcsolatok erősítése és a szomszéd országok, valamint hazánk közötti vasúti, közúti, légi és folyami közlekedési kapcsolatok fejlesztése jelentős hatást gyakorol a gazdaság fejlődésére is. A magyar és a nemzetközi infrastruktúris fejlesztések összehangolását kétoldalú kormány-szintű megállapodások szabályozzák.

A 2003. végén megszületett Autópályatörvény elsődleges célja volt, hogy egyszerűsödjenek, és szigorú határidőhöz legyenek kötve a gyorsforgalmi utak előkészítésének eljárásai. A törvényben megjelölt tervezési időszak 2007-ig tart, ennek és gyorsforgalmi utak fejlesztési programja végrehajtásának aktív részese Horváth Zsolt Csaba, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közlekedési helyettes államtitkára.

A Magyarországon is átvezető, ún. Helsinkit folytató hazai elemeinek teljes kiépítését, valamint a magyar régiók jobb közlekedési kapcsolatainak kialakítását tűzte ki célul a Kormány a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési programjában. A program megvalósításának eredményeként 2007 végére már az ország 14 megyéje lesz megközelíthető autópályán, vagy autóúton. Horváth Zsolt Csaba kezdeményezte a gyorsforgalmi utak 2007 utáni fejlesztését is, melynek stratégiai alapját a hálózatfejlesztés jelenti (a pontszerű fejlesztésekkel ellentétben), várható eredményeként a program 2015. évi befejezésekor az ország minden településéről legfeljebb 15 perc alatt el lehet érni egy gyorsforgalmi utat.



Horváth Zsolt Csaba

Magyarország és a szomszédos országok közötti infrastruktúris fejlesztések

Magyarország–Ausztria

Évek óta napirenden van egy Nyugat-Magyarországon átvezető és jelentős kapacitású Bécs-Sopron-Szombathely-Graz vasútvonal fejlesztése, amely orvosolhatná az ausztriai Semmering-vasút (Bécs-Graz) kapacitásproblémáit. A Nyugat-

Dunántúl és a Kelet-Ausztria közötti vasúti kapcsolat fejlesztéséről történt legutóbbi magyar-osztrák szakértői egyeztetések során ismét felvetődött a Szombathely-Oberwart vasúti kapcsolat helyreállításának lehetősége és szükségessége, valamint az ebben történő osztrák részvétel lehetséges formája. A felvetés komplex megtervezéséhez szükséges még a más vonalak üzemeltetésével és kezelésével kapcsolatos szakmai és jogi kérdések tisztázása.

2005. május 30-án Budapesten, a magyar és az osztrák közlekedési tárca közötti együttműködésről szóló miniszteri szándéknyilatkozat aláírására került sor. A szándéknyilatkozat 2009-es céldátummal rögzíti az M8 Rábafüzes-Heiligenkreutz (S7) kapcsolat közúti gyorsforgalmi kiépítését, nyomvonal és határmetszéspont megjelölése nélkül. Szintén ez érvényes az M9 Sopron-Klingenbach (A3) kapcsolatra, azzal az eltéréssel, hogy annak céldátuma 2010. A szándéknyilatkozatban szerepel az M87 Kőszeg-Oberpullendorf (S31) gyorsforgalmi összeköttetés is, de ebben az esetben céldátum nincs kijelölve.

Magyarország–Szlovákia

A potenciális jövőbeni észak-déli irányú gyorsforgalmi összeköttetések közül meg kell említeni a Csehország/Lengyelország, Pozsony és a Nyugat-Balkán között összeköttetést biztosító M15-M86-M9-M7/M70 irányt az úgynevezett „Borostyán” utat. Második lehetőség a közép-magyarországi észak-déli tengely, amely megvalósulhat a Parassapuszta/Sahy határátközelítéssel az M2 mentén Budapest irányába és/vagy Esztergom és Párkány között új Duna-híd építésével a Zsámbéki-medencén keresztül (Budapest elkerülésének lehetőségével) az M6 irányába. Kelet-Magyarországon potenciális észak-déli tengelynek számít a Kassa-Miskolc-Nagyvárad (M30-M3-M35-M4) irány.

Jelenleg Magyarország és Szlovákia között gyorsforgalmi úti kapcsolat az M15 főút és a D2 autópálya között Rajkánál van. Az M15 2x2 sávú autópályává fejlesztésére 2010 és 2015 után kerülhet sor, amennyiben ezt a forgalmi igények indokolják (az autópályává fejlesztés előkészítése 2010-ig fejeződhet be). A Kassa-Miskolc gyorsforgalmi összeköttetés megvalósításának üteme, nyomvonalának kijelölése és a határmetszéspont kiválasztása jelenleg is szakértői egyeztetés tárgyát képezi.

Magyarország–Ukrajna

2006. március 21-én Kijevben került aláírásra a Magyar Köztársaság Kormánya és Ukrajna Miniszteri Kabinetje között az „V. számú összeurópai közlekedési folyosó közúti csatlakozási pontjairól a magyar-ukrán határszakaszon” című egyezmény.

Az egyezmény aláírása több éves munka eredménye. Kijelöli az V. közlekedési folyosó (Velence-Trieszt/Koper-Ljubljana-Budapest-Ungvár-Lvov) csatlakozási pontjait a magyar-ukrán határszakaszon és rögzíti az ún. „villa-megoldást”.

A villa-megoldás egyik ága a jelenleg is működő záhonyi csatlakozás. Az egyezmény megerősíti, hogy magyar területen a záhonyi irány gyorsforgalmi útként fog megépülni. A záhonyi ág biztosítja az arra települt logisztikai körzet, a

meglévő és fejlesztés alatt álló infrastruktúra folyamatos kiszolgálását és lehetőséget teremt arra, hogy a térség betöltse tradicionális logisztikai szerepét. Ennek az iránynak a folytatásaként az ukrán fél vállalta, hogy jelentős felújításokat eszközöl a térséghez kapcsolódó útszakaszokon.

A másik ág Nyíregyháza-Vásárosnamény-Barabás-Beregdaróc-Dyida (Beregdéda)-Koszini (Mezőkaszony)-Mizshirja (Ökörmező)-Ivano-Frankivszk irányban épül meg. A közös csatlakozási pont a magyar-ukrán államhatáron a 212. és 214. határjel között lesz, a Magyar Köztársaság területén lévő Beregdaróc és az Ukrajna területén lévő Dyida (Beregdéda) között.

Az egyezmény aláírása megfelelő alapot teremt az infrastruktúra fejlesztési tervek jobb összehangolásához a két ország között. A határmetszéspont kijelölése elősegíti, hogy az V. páneurópai folyosó mint szállítási irány betöltse szerepét, és a fejlesztések révén jobb közúti kapcsolat jöjjön létre a két ország, valamint az adriai kikötők és a kelet-európai térség között. Ezáltal a szállítási útvonal versenyképessége is felértékelődik.

A kiépülő gyorsforgalmi utak jelentősen javítják a két ország határtérségének elérhetőségét, ami ösztönzőleg hat az Észak-alföldi Régió és a Szatmár-beregi térség gazdasági és társadalmi fejlődésére. Elősegíti a térség tökevonó képességét és megteremti a lehetőséget a logisztikai körzetek jobb közúti kiszolgálására, a gazdasági növekedés felgyorsítására.

Magyarország–Románia

Románia felé a IV. páneurópai közlekedési folyosó gyorsforgalmi útja a román oldalon még csak tervezési fázisban van, Magyarországon az M43 gyorsforgalmi út fog a román autópályához csatlakozni Makó-Csanádpalota-Arad irányban Nagylak melletti határátközelítéssel. Az ún. észak-erdélyi (Brassó-Kolozsvár-Bors) autópálya építése megkezdődött, befejezése 2012-2013-ban várható. A határcsatlakozási pont meghatározásához még szakértői egyeztetések szükségesek, az várhatóan Nagykerekítő és Santaul Mare (Nagyszántó) községtől északra lesz. A csatlakozás Romániának az Európai Unióhoz, valamint a Schengen-rendszerhez történő csatlakozását követően jöhet létre, amikor már nem lesz szükség a két ország között komoly beruházással új határátközelítő létesítésére. A Vaja-Nagybánya gyorsforgalmi út (magyar oldalon M49) tekintetében ez idáig nem került sor szakértői egyeztetésre. A fenti három közúti csatlakozás egyeztetésére a román féllel a közeljövőben szakértői találkozó keretében kerül sor.

Információink szerint a IV. páneurópai közlekedési folyosó romániai vasúti szakaszán AGC (Európai Megállapodás a főbb nemzetközi vasútvonalokról) és AGTC (Európai Megállapodás a fontos kombinált nemzetközi szállítási vonalakról és ezek létesítményeiről) paraméterekkel tervezik a vonal modernizációját, személyvonatoknak 160 km/h, tehervonatoknak 120 km/h tervezési sebességgel. A Szeged-Temesvár vasútvonal visszaállítására korábban tanulmányterv készült, melynek alapján a vasútvonal kiépítése vasúti szakmai érvekkel nem volt indokolható a várható csekély forgalom miatt. Új térségi kezdeményezés az Arad-Szeged-Baja-Pécs-Zágráb-Rijeka transzverzális tengely kiépítésének igénye, amelyre Csongrád megye készített megvalósíthatósági tanulmányt 2006. márciusáig.

A debreceni, békéscsabai és szegedi repülőterek fejlesztése mellett Románia is fejlesztje repülőtereit, például Oradea/Nagyvárad.

A román fél kiemelt jelentőséget tulajdonít a constantzai tengeri kikötő fejlesztésének. Ehhez a kikötőhöz a Dunán Magyarországnak közvetlen belvízi hajózási, a IV. páneurópai közlekedési folyosón pedig vasúti kapcsolata van.

Magyarország–Szerbia és Montenegró

A Magyarország, valamint Szerbia és Montenegró közötti autópálya-kapcsolat 2006-ban megvalósul. A magyar oldalon futó 2x2 sávú autópálya a szerbia és montenegrói oldalon 2x1 sávú, autópályává alakítható autóútként folytatódik, s csak Újvidék térségétől üzemel 2x2 sávú autópálya Belgrádig.

A szerbia és montenegrói vasutak stratégiájában a Belgrád-Budapest-Bécs útirány az első számú vasúti kapcsolat Szerbia és Montenegró és az EU tagországok között. Jelenleg egyvágányú villamosított pálya vezet Budapest-Kelebia-Belgrád útvonalon.

Magyarország–Horvátország

Horvátország felé az V/B. (Budapest-Zágráb-Rijeka) páneurópai közlekedési folyosóban az autópálya-határátlakozást biztosító Letenye és Gorican közötti új Mura-híd építése 2007-ben fejeződik be. Horvátországban 2004-ben teljes hosszában elkészült a magyar országhatárt (Gorican) és Rijekát összekötő autópálya, 2005. június végére pedig Zágráb és Split között is kiépült a gyorsforgalmi összeköttetés. Az V/C. páneurópai folyosó (Budapest-Pécs-Eszék-Szarajevó-Plocse) közötti gyorsforgalmi összeköttetés kiépítése Magyarországon (M6) 2010-ig valósul meg. Horvátországról 2008-ra tervezik megvalósítani a hiányzó gyorsforgalmi szakaszokat.

Magyarország–Szlovénia

A magyar-szlovén gyorsforgalmi út összeköttetés a magyar oldalon elkészült (M70 autótút), a szlovén oldalon az eredetileg tervezett 2004-hez képest csak 2006-ban valósul meg a határig vezető gyorsforgalmi út. A teljes, Maribor-országhatár közötti autópálya megépítése 2008. végére várható.

Magyarország és Szlovénia között az új vasúti kapcsolat kiépült, az egyvágányú, vonal villamosítása mind magyar, mind szlovén oldalon most folyik, átadása 2008-ra várható. A vonal a két ország közötti megállapodás értelmében a vasútvonal 160 km/h tervezési sebességgel, 225 kN tengelyterhelésre és a második vágány későbbi megépítését lehetővé téve épült meg. A tervek szerint a szlovén oldalon a csatlakozó, az V. páneurópai közlekedési folyosóba eső szakaszon a rehabilitációs munkák során 160 km/h sebességre alkalmas pálya épül. Helyi kezdeményezés a Rédics-Lendva vasútvonal újjáépítése, amelyre hatástanulmány készült. Jelentősége, hogy Lendva és környékének csak Horvátországon keresztül van vasúti kapcsolata Szlovénia és az Európai Unió más részeivel.

Százéves amerikai cég hazánkban

„Magyarország kulcsszereplő lehet az európai fejlődési folyamatban, különösen a változó szállítmányozási lánc tekintetében” – mondta *Rob Bongaerts*, a C.H. Robinson (CHR) Europe elnöke a Magyar Logisztikai Egyesülettel (MLE) közösen szervezett, első budapesti bemutatkozó ügyfél-konferenciáján, április 5-én.

Charles Henry Robinson 1905-ben indított, zöldség-gyümölcs kereskedelemmel foglalkozó családi vállalkozása mára világméretűvé nőtte magát: 176 irodával rendelkezik szerte a világon, ebből 24 európai. A cég 2004. évi forgalma 4,3 billió dollár volt. A C.H. Robinson Hungaria Szállítmányozási Kft. 2002-ben alakult, jelenleg húsz fővel és saját disztribúciós hálózattal működik.

A bemutatkozó eseményt *George Herbert Walker III*, az Amerikai Egyesült Államok magyarországi nagykövete nyitotta meg. Köszöntő szavai után *Doór Zoltán* elnök következett, aki a szervező MLE oktatási, rendezvény-szervezői és kiadói tevékenységéről számolt be a meghívott vendégeknek.

A konferencia előadói a globalizáció és a hálózatok jelentőségéről beszéltek, és hogy valamennyien törekednek arra, hogy a piac szereplői között gyümölcsöző együttműködések alakuljanak ki. *Edgar Kastell*, a Holland Elosztási Tanács (HIDC) elnöke kiemelte napjaink változásait, a házigazda *Rob Bongaerts* pedig a nagy múltú multinacionális vállalat terjeszkedését állította középpontba.

– Dinamikus időkét élünk, és mára már a logisztikai ellátási lánc fontos üzleti szerepet tölt be globális téren. Nagyszerű volt látni az utóbbi évek magyarországi változásait állami, előállítási, szolgáltatási és ipari szempontból egyaránt. Az elkövetkező hónapokban remélhetőleg szoros szakmai és üzleti kapcsolatok kiépítésére nyílik lehetőség – hangsúlyozta az elnök.

A magyar logisztikai rendszer fejlesztésében szerepe van a nemzetközi szolgáltató társaságoknak, a továbbiakban ezt taglalta *Bokor Zoltán*, a GKM Közlekedéspolitikai Főosztályának vezető tanácsosa. A programot a TEVA, mint multinacionális cég magyarországi tapasztalatairól *Lakatos Péter* ellátási lánc igazgató előadása zárta.

Varga Violetta



1052 Bp., Apáczai Csere János u. 11.

Tel.: 484-6407 Fax: 484-6405

E-mail: mle@mle.hu

Web: www.mle.hu



Torma Imre:

Tudósítás a szövetség életéből

(Folytatás a 3. oldalról)

A környezetvédelmi termékdíj jogi szabályozása alapvetően az emberi környezet védelmét szolgáló, mind sürgetőbb állami és társadalmi fellépés egyik fontos eleme.

Alapelve: az ember ismerje fel, korlátozza a hulladékok környezetkárosító hatását, legyen érdekelt az újra hasznosításban, és vegyen részt az általa előállított hulladék megsemmisítésének költségeiben. A hulladékok osztályozása, a termékdíj fizetésre kötelezett személy (jogi személy) megállapítása, a bevallásokra és befizetésekre vonatkozó előírások, a hasznosításért járó kedvezményekkel, az ún. koordináló KHT-kel kapcsolatos, jogilag részletekbe menően szabályozott rend, ma már olyan önálló „tudomány”, mint az adózás, vagy a vámfizetés rendje. A környezetvédelmi termékdíjra vonatkozó szabályok a szállítmányozók működését is, de legalább a megbízóik és alvállalkozóik tevékenységét közvetlenül érintik. Ha pedig arra gondolunk, hogy a vámügynöki szolgáltatások iránti kereslet lecsökkenése sok tagunknál okozott érzékeny bevételkiesést, érdemes azoknak a hajdani vámügynököknek a példáját tanulmányozni, akik ebben a jogszabályi rendben új szolgáltatói szerepkört találnak maguknak.

Mint megtudtuk, az ügyfélkapu rendszer először is okmányirodai és APEH regisztrációt követel. 2006. május 1. után az április 30.-i határidőre be nem adott 2005. évi éves bevallást is, de egy pl.: 2004. évi önbevallást is elektronikusan kell teljesíteni. A bevallásokat a Miniszterelnöki Hivatal alvállalkozója által létrehozott nagykapacitású szerver fogadja, s adja át fokozatosan az APEH rendszerének. A késve, vagy hibásan teljesített bevallások esetében minden alkalommal tisztázni kell, hogy a hibáért a meghatalmazott (könyvelő) vagy az adózó felelős. A bíróság következményeket ugyanis a dokumentumok alapján megállapított felelősnek kell viselnie. A bevallások a későbbiekben a megfelelően korszerűsített könyvelési és munkabér elszámolási programokból „adatimport” útján is elkészíthetők lesznek. Az elektronikus bevallás rendje, ilyen és más vonatkozásokban számos új elemet hordoz az adózók részére. És ez alól a mi tagjaink sem kivételek. A bevezetéshez biztosított türelmi idő sajnos hamar lejár, s a tagjaink számviteli és pénzügyes munkatársai, de a hatóság szakemberei is, aggodalommal néznek az ügyfélkapu rendszer gyakorlatában várható bizonytalanság elé.

Az időszerű szakmai tájékoztatás mellett, a szövetség vállalt kötelezettsége a szakképzés támogatása. Ezt hosszú évek során letudtuk felsőfokú szállítmányozó képzést folytató oktatási intézmények anyagi támogatásával, az oktatásban és vizsgáztatásban való részvétellel, illetve szakmai tananyagok összeállításával, megjelentetésével, ezek korszerűsítésével, stb. Az eddigi gyakorlat azonban vagy nem kielégítő, vagy nem folytatható. A szövetség anyagi lehetőségei nem engedik meg oktatási intézmények pénzbeni támogatását, de a tananyagok költségeinek megelőlegezését, majd a ráfordítások önköltséges ár formájában való megtérülését sem. Ugyanakkor szembe kell néznünk azzal is, hogy a nemzetközi szállítmányozási tananyagunk – a 2002-ben végrehaj-

tott átdolgozás ellenére – már nem korszerű. Hogy egyebet ne említsünk, túl nagy súllyal szerepelnek a hagyományos szállítmányozás gyakorlati ismeretei, és nem alkalmasak a logisztikai szolgáltatásban résztvevő szakemberek képzésére.

A szakképzési intézetek, a gyakorló szolgáltatók részéről, végül is a jövő szakemberei köréből folyamatos érdeklődés mutatkozik a szövetség által nyújtott szakmai ismeretanyag iránt. Ez részben a korábban megjelent szakképzési anyagaink iránti elismerés, részben annak következménye, hogy a korszerű oktatási anyag a szállítmányozói és logisztikai szolgáltatásban hiánycikk. A szövetség elnöksége, a március 7-i ülésén rögzített álláspont szerint, továbbra is feladatának tekinti a szakmai képzés elősegítését. Az ehhez szükséges pénzügyi forrásokat a szövetség pályázatok elnyerésével igyekszik biztosítani.

A tavaszi összegezés terjedelme behatárolt, nem veheti át a közgyűlési beszámoló szerepét. Számolunk azzal, hogy a 2005. évi végre mégis beérkező tagvállalati adatok alapján pontosabb képünk lesz a tagjaink által elmúlt évben elért fejlődés főbb tendenciáiról. Foglalkozni fogunk az MSzSz-nek a Konföderatív Tanács-i tagságával kapcsolatos eredményekkel, információval. Mit hoz, és mit visz (tagdíj formájában, illetve munkabizottsági kötelezettségekben) számunkra a Konföderatív Tanács CLECAT tagsága 2006. január 1-től. Hova vezet a pályakezdő szállítmányozók 2006. évi, immár hagyományos, tanulmányútja? Mi lesz a Szállítmányozás 2006 szakmai konferencia vezető témája? Hogyan értékeli elnökségünk a Termék és Logisztika Díj gondozásában 2000 óta betöltött szerepét? Hogyan értékelik tagjaink és az illető sajtóorgánumok az MSzSz szakmai sajtóval fenntartott együttműködését? Ilyen és ehhez hasonló témakörök rendszeresen szerepelnek a szövetség elnökségi ülésein. Nem fognak hiányozni a 2006. évi közgyűlési beszámolóiból sem.

(A szerző, Torma Imre az MSzSz főtitkára.)

A Logisztikai Egyeztető Fórum résztvevői

- Magyar Logisztikai Egyesület (MLE)
- Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ)
- Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége (MSZLSZSZ)
- Magyar Vámügyi Szövetség (MVSZ)
- Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési társaság (MLBKT)

Chemol Logistics Kft.

Új vezető új székhelyen

Miután tavaly ősszel *Tóth Mónika* szülési szabadságra ment a Chemol Logistics Kft. éléről, december közepéig *Cservári Klára* irányította a céget, s őt követte a jelenlegi ügyvezető igazgató, *Mihola Gabriella* pályakezdőként a szállítványozói területtel az Express GmbH nemzetközi expedíciónál töltött, 1996-os bécsi szakmai gyakorlata alkalmával ismerkedett meg, de valójában a vasutas édesapjától örökölte a szakmája szeretetét: *dr. Mihola Gyula* jelenleg a GYSEV Rt. bécsi kereskedelmi irodájának vezetője. A Chemol Logistics Kft. igazgatóját az új szerepköréről, legfontosabb feladatairól, a társaság terveiről kérdeztük.

– Semmi sem lehetetlen – vallja Mihola Gabriella, miután a versenytársakról és azokról a multinacionális vállalatokról beszélt, amelyek saját raktárakkal és saját fuvarszközökkel építik ki a hálózatukat a hazai piacon. A szállítványozók számára az egyébként is éles árversenyt folyamatosan nehezíti, hogy a megbízók és az alvállalkozók a mind elterjedtebb internetes kommunikációs eszközök segítségével, gyakorlatilag speditőr kiiktatásával igyekeznek egymással előnyös üzleteket kötni.

A jelenlegi nehéz piaci körülmények között a Chemol Logistics Kft. célja, hogy a szervezet átalakításával, egy költséghatékony gazdálkodás megvalósításával stabilizálja helyzetét mind közúti, mind vasúti vonalon. Elsősorban ezért költöztek a céget negyven százalékban birtokló Masped Rt. székházába az elmúlt hetekben. (A társaságban további negyven százalékos részesedése van az Interservice Group Kft.-nek, és 2005 augusztusától kisebbségi tulajdonos a piacvezető olasz szállítványozó, az Autamarocchi S.p.A. Trieste is.) A Masped-cégcsoport egyébként minden tekintetben megfelelő háttérrel jelent számukra, például integrálódtak az anyacég vasúti informatikai rendszerébe, és a fizikai közelség meg is könnyíti a személyes kapcsolattartást.

– Az egyre alacsonyabb árak dacára a minőség fontosságában hiszünk, és ezzel kívánunk versenyezni, a korábbi megbízóinkat és a leendő partnereinket illetően is. A jelenleg tizenegy fős társaságunkban olyan, jelentős szaktudással rendelkező munkatársak vannak, akik évtizedek óta vegyipari szállításokkal foglalkoztak, és értik a szakma csínját-bínját. Személy szerint rálátással kell lennem mindkét területre, a közúti és vasúti szállítványozásra is. Mi is érezzük, hogy Magyarországon az EU-hoz történt csatlakozás után jelentősen megváltozott a fuvarpiac: a közúti fuvarozók hirtelen jelentkező óriási méretű többletkapacitása azzal járt, hogy nekünk, szállítványozóknak is árat kellett csökkentenünk. A vasút liberalizációjával egyre több magánvasút kínálja szolgáltatásait. A cégünk számára szükség szerű az, hogy a megváltozott versenyfeltételek mellett olyan partnerekkel dolgozzon, illetve azokkal az alvállalkozókkal építsen ki szorosabb kapcsolatokat, akikben megbízik, akik széleskörű szolgáltatásokat nyújtanak, s biztosítékokat is garantálnak. A továbbiakban nagyon fontosnak tartom a személyes kapcsolat kialakítását és fenntartását, a megbízókkal és a fuvarozókkal egyaránt – mondta Mihola Gabriella.

Varga Violetta



Mihola Gabriella

Mihola Gabriella Sopronban született 1973-ban. Érettségi után Tatabányán tanul tovább, és 1997-ben külkereskedelmi diplomát szerez. Elsőként Mogyoródon, a Hungaroring Sport Rt.-nél áll munkába kereskedelmi vezetőként. 2000 februárjában kerül a Chemoldanzas-hoz, ahol nemzetközi közúti szállítványozóként tevékenykedik. Tanulmányait a Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetemen folytatja, ahol 2003-ban gazdálkodástudományi karon, marketing szakirányon végez. Az átalakult Chemol Logistics Kft.-nél hamarosan átkerül a logisztikai területre, majd 2005 augusztusában annak az üzletágnak a vezetőjévé lép elő a törökbálinti telephelyen. A cég élére 2005. december 15-én nevezik ki.



Chemol Logistics
Nemzetközi Szállítványozási
és Logisztikai Kft.

1139 Budapest, Váci út 85.
Tel: 477-9900
Fax: 202-2768

Waberer's Trans Kft.

Sokszínűségében az erőssége

Ez év januárjától egy újabb Waberer's cég nevét lesz érdemes megjegyezni. Mert ez a cég, amely az egykori Transporta és a Waberer's Holding belföldi fuvarozási részlegének ötvözésével jött létre, minden bizonnyal sokat hallat még magáról. A megjegyzendő név tehát: Waberer's Trans Kft.

„Az azonos tevékenységek legyenek egy cégen belül” elv alapján két régi cégből alkotott Waberer's Trans Kft.-től joggal várja azt a cég vezetése, hogy a már külön-külön megalapozott eredményesség igazi, átütő sikerbe toroklik majd.

Márton Zoltánt, a Waberer's Trans Kft. ügyvezető igazgatóját arról is kérdeztük, hogyan alakult az új cég szervezeti struktúrája.

– A szervezeti átalakításokkor megfogalmazott céloknak megfelelően a Waberer's Trans Kft. minden olyan tevékenységet ellát, amely a belföldi fuvarozással kapcsolatos, hiszen így sokkal eredményesebben lehet dolgozni, mint széttagoltan. Jelenleg négy – a gázszállítási, az élelmiszer-, a szárazáru- és a nagykocsi – üzletággal működünk. A szárazáru-üzletágon belül található a H-Rapid szolgáltatásunk, amely megítélésem szerint az egyik legnagyobb értéket képviseli a cégben. Ez a tevékenység ma Magyarországon egyedülálló, hiszen 24 órán belül az országban bárholon bárhova eljuttatjuk a palettás árut, illetve az ennél kisebb dobozos árut is. S bár a H-Rapid eddig is jól működött, mindenképpen szeretnénk továbbfejleszteni úgy, hogy minden igényt kielégítő szolgáltatásaival még több partnert vonzzon. Vannak már elképzeléseink arra vonatkozóan, hogy miként tudjuk egységesíteni és gazdaságosabban működtetni a H-Rapidhoz tartozó országos depóhálózatot is.

– Milyen nagyságú és összetételű járműparkkal rendelkeznek?

– A Waberer's Transnak jelenleg mintegy 300 gépjárműve van, de néhány régebbi kocsit elállítunk, és helyettük újabb kocsikat vagy alvállalkozókat teszünk a rendsze-

rünkbe. Ezek az alvállalkozók voltaképpen csak a mi részünkre dolgoznak, többéves együttműködés során kialakult partneri viszony van köztünk. A szolgáltatásainknak meg van a technikai alapja, hiszen a kis furgontól kezdve a kamionig minden autó megtalálható a flottánkban, ami azt jelenti, hogy akár a belvárosok szűk utcáin is gond nélkül ellátjuk például az élelmiszerárak terítését. Nem véletlen, hogy a Spar és a Plus élelmiszer-kereskedelmi láncsal évek óta nagyon jó kapcsolata volt cégünk egyik jogelődjének. Az is nagy segítség, hogy általában emelőhátfalás kocsikkal dolgozunk, amely az egyszerű raklapkezelés feltétele. S nem mellékes az sem, hogy itt van mellettünk a Waberer's Logisztikai Kft., amely – ha a szükség úgy hozza – a raktározásban is segíteni tud. Azt is

mondhatnám, hogy ennek a cégnek a sokszínűsége az erőssége.

– Változott-e a kapcsolatuk az anyacéggel?

– Az anyacéggel való kapcsolatunkat megpróbáljuk szorosabbra fűzni, noha a holdingszervezet létrejöttével ennek automatikusan is be kell következnie. Érezzük azt a támogatottságot, amire szükségünk is van. Közös célunk az, hogy év végére ez egy letisztult, átlátható, az eddiginél költségérzékenyebben működő, sikeres cég legyen.

– Vannak-e már látható előnyei ennek a szorosabb együttműködésnek?

– Szerencsére a központban még emlékeznek rám a kollégák, ezért a nemzetközi partnerek által adott megbízások sok esetben eljutnak hozzánk is. Volt már példa arra, hogy a külföldről behozott árut mi terítettük a hazai piacon. Ezt az együttműködést ezúton is szeretném megköszönni a volt munkatársaimnak. Ugyanakkor nekünk is vannak olyan speciális feladataink, mint például a Borsodi Sörgyár fuvarjai, amelyben már korábban is sor került együttműködésre. Kedvező körülmény, hogy a mi csúcsszezonunk eltér a nemzetközitől is, hiszen tavasz közepétől nyár végéig tart, amely a nemzetközinnél egy kevésbé frekvenciált időszak.

– Ön egy teljesen új munkahelyi közegbe került. Milyen benyomásokat szerzett januári kinevezése óta?

– Az első pillanattól kezdve azt tapasztalom, hogy az itt lévő kollégák nagyon felkészülten végzik a munkájukat. A változások szükségességét megértették, és érezhetően partnerek is a célok megvalósításában, hiszen mindannyian egy sikeres, jól működő cégnél szeretnénk dolgozni, olyanban, amelyre mindannyian büszkék lehetünk. Azt kértem mindenkitől, hogy arról a munkáról, amellyel már eddig is értéket teremtettek, bizonyítsuk be, hogy még színvonalasabbá tehető. Meg kell győznünk a tulajdonosi kört, hogy nem csak létjogosultságunk van, hanem komoly fejlődési pálya is áll előttünk. Ehhez na-



Márton Zoltán

gyon sok munkára van szükség, de mind a kollégákban, mind a szervezetben látom a lehetőséget.

Gáti Józsefnél, az élelmiszer-üzletág vezetőjénél keresve sem találhattunk volna szakavatottabb interjúalanyt, hiszen ő nyolc évet „húzott le” a Transportánál, annak is az élelmiszerrel foglalkozó területén. Őt kértük meg arra, hogy avassa be olvasóinkat ennek a munkának a részleteibe.

– Alapvetően élelmiszer-kiszállításal foglalkozunk, a járműállományunk is ennek megfelelően dobozos, emelőhátfalú és hűtőaggregáttal ellátott autókba áll. Két kiemelt üzleti partnerrünk van, a Plus Élelmiszerdiszkont Kft. és a Spar Magyarország Kft. Régi, megbízható üzleti kapcsolatok ezek, amelyekben – reményeink szerint – a jövőben is hasonlóan gyümölcsöző lesz az együttműködés. Ezen a fuvarozási területen is éles verseny van, naponta három-négy versenytársal szemben kell megmutatnunk, hogy mennyivel tud többet a Waberer's Trans. Az élelmiszer-szállítás önmagában is borzasztóan kényes terület, hiszen itt tényleg nem túlzás az, hogy a megbízó percenként pontosan kéri eljuttatni

az árut a címzetthez. A legtöbb esetben a diszpozíciókat is így kapjuk meg. A legkeményebb munkát a gépkocsivezetőink végzik, hiszen amellett, hogy gyakorlatilag a hét minden napján munkára késznek kell lenniük, ismerniük kell a járművek speciális technikai felszereltségét. Extrém körülmények között is biztonságosan kell kezelniük az emelőhátfalú, az elektromos békát, a különböző hőmérsékletet igénylő áruknak megfelelően hűtőtechnikát a minőségi problémák elkerülése érdekében.

Mivel egy központi diszpécserszolgálat ezt a bonyolult feladatot nem képes ellátni, az egyik csapatunk Bicskén, a Spar logisztikai központjában, a másik pedig a Jászberényi úton, a Plus diszpécserszolgálat mellett dolgozik.

Benkő Attila szárazáru-üzletágvezető irányítása alá tartozik a H-Rapid, illetve a Borsodi Sörgyár, a Zwack, a Pepsi és a Szentkirályi Ásványvíz, hogy csak a legnagyobb partnereket említsük az állandó megbízók közül. Az üzletágvezető számára a legizgalmasabb feladatot a H-Rapid jelenti, mert szerinte is ott képzelhető el a komoly fejlődés.

– A H-Rapid gyökerei onnan erednek, hogy a korábbi tulajdonosok megtalálták ezt a piaci rést, amely a kiscsoportos szállítás és a komplett rakományok között található. Ez annyit jelent, hogy főként a néhány raklapos megbízókat gyűjtjük össze, de minden fuvar elvállalunk, amely kiskocsival elszállítható. A budapestin kívül átrakóponttal rendelkezünk Miskolcon, Debrecenben, Pécsen, Győrben, Zalaegerszezen és Szegeden. A H-Rapid óriási előnye, hogy gyors és egyszerű megoldást kínál. Azzal, hogy 24 órán belül vállalkunk kiszállítást, elég jó versenyhelyzetet tudunk elérni. A gyakorlat ugyanis az, hogy az árakban egy ideig lehet menni, ám utána már az következik, hogy ki tud gyorsabb, rugalmasabb, az igényekhez jobban igazodó szolgáltatást nyújtani. Ma már elektronikus úton is fogadjuk a megbízásokat, s ezeket ugyanígy küldjük tovább a vidéki átrakókba, ahol helyben történik a járatok tervezése. Bevezettük az internetes szállítóleveleket, így a megbízó azonnal számlázni tud. Ez a terület azonban koránt sincs még teljesen kiaknázva, ezért folyamatosan keressük a fejlődés újabb útjait.

(téma)



MÁV CARGO-DUNAFERR



Hosszútávú, 3+2 évre szóló vasúti áruszállítási szerződést kötött a MÁV Cargo és a DunaFERR. Az ünnepélyes szerződéskötésen részt vettek mindkét társaság vezető munkatársai



Az aláíró vezetőket a budapesti Premier Étterem különtermében Kovács Imre, a MÁV Cargo vezérigazgató-helyettese köszöntötte

DUNA-FERR SZERZŐDÉSKÖTÉS



A szerződést aláírók: Kozák Tamás, a MÁV Cargo elnök-vezérigazgatója, Valerij Naumenko, a Duna-ferr vezérigazgatója és Vaso Janicic, a Duna-ferr Portolan ügyvezető igazgatója



Kozák Tamás és Valerij Naumenko kézfogása

Irányvonal Rotterdam és Győr között

Forgalomba állt a HungaRo Express

A Rotterdami Kikötő (RK), a német Stinnes és tagvállalata, a Railog GmbH közös szervezésében, HungaRo Express néven rendszeres közvetlen vasúti irányvonalat üzemel Magyarország és Hollandia között. A heti négy vonattal menetrendszerűen közlekedő járat eddig mindössze kétszer késett, akkor is a szélsőséges ausztriai időjárási körülmények miatt. A vonat A–C napot teljesít, azaz A nap estéjétől C nap reggeléig, 32-33 órás tranzitidő alatt teszi meg a távot. Az első hetek adatai alapján átlagosan 85 százalékos kihasználtsággal fut.

A március 23-i ünnepélyes megnyitón, Győrben a három érintett ország képviselői – *Ronald Mollinger*, a Holland Királyság magyarországi nagykövete, *Alex Stenner*, a Német

Szövetségi Köztársaság kereskedelmi tanácsosának helyettese és *Horváth Zsolt Csaba*, a GKM közlekedési helyettes államtitkára – egybehangzóan kinyilvánították a gazdasági, s ezen belül a közlekedési együttműködés fontosságát. Az egyre bővülő magyar-holland közlekedési-logisztikai kapcsolatok új eleme a HungaRo Express forgalomba helyezése, ami az egyéb szükséges infrastrukturális feltételek kiépítése mellett elősegítheti hazánk régióközponttá válását.

Pető Ernő, a RK magyarországi képviselője kezdeményezte az irányvonal megszületését, és az elmúlt két évben folyamatosan bábáskodott körülötte. A RK „landlord” (házigazda) létesítménye 10 500 hektáron közvetlenül nem kínál szolgáltatásokat, csak az infrastruktúrát biztosítja bérlői részére. A szuprastrukturáért az a mintegy ezerkétszáz cég felel, amelyek hosszú távra bérelnek ott területet: például konténerterminál-üzemeltető, hajósügynök, vasúti operátor, tömegáru raktározásával foglalkozó társaság, szállítmányozó vagy logisztikai szolgáltató stb. A RK kereskedelmi szervezete ugyanakkor az egész kikötő áruforgalma felett „örkődik”, s ennél fogva az az érdeke, hogy ha az egyes megbízók nem találják meg a számításukat az egyik szolgáltatónál, ak-





kor meg tudjanak egyezni egy másikkal, de semmiképpen ne vigyék el az áruikat más kikötőbe.

Ez hívta életre a közvetlen vasúti összeköttetést, hiszen fel kell venni a versenyt például a hazánkban népszerű és történelmi-gazdasági értelemben hagyományos Hamburggal, ahová naponta most is legalább két irányvonat indul Magyarországról, miként Koperba is több vonat hetente. Ezzel szemben Rotterdammak eddig éppen az volt a hátránya a hazai piacon, hogy hiányzott ez a vasúti kapcsolat a palettáról.

„Az irányvonat beindításához összehangolt munkára volt szükség. Ennek érdekében egy asztalhoz kellett ültetni a lehetséges felhasználókat és operátorokat, így végül a gazdaságos üzemeltetéshez szükséges árumennyiséggel indultunk, nem vaktában. A RK által elvárt feltételeknek – a vonat nyitott, semleges és biztonságos legyen, és hetente legalább négyszer közlekedjen: időben, szolgáltatási minőségben és árban is versenyképesen – a DB egyik leányvállalata, a Railog GmbH tett eleget, így a kikötő által a működtetésre kiírt meghívásos pályázaton ő lett a kiválasztott operátor a háttér biztosításához” – tájékoztatta lapunkat a kikötő képviselője.

A HungaRo Express többszörösen újdonság. A megbízói oldalon akár versenytársak is együttműködnek egy közös érdek mentén, ugyanakkor a másik oldal is részt vesz a projektben, akitől a szolgáltatást megvásárolják, és akinek a továbbiakban teljesíteni kell azért, hogy a pozícióját meg is őrizze. A vonat technológiailag is összetett: van konvencionális és intermodális eleme is. A konvencionális rész Sop-

ronban leválik róla. Az intermodális oldalon van kontinentális és tengeren túli rendeltetés is, van konténeres és cserefelépítményes szállítmány is. Mindkét árutovábbítási módban vannak magyarországi és nem magyarországi rendeltetésű küldemények. További különlegesség, hogy sem Rotterdamban, sem Magyarországon nem érinti a vasútechnológiai szempontból kritikus pontokat, a RSC-t (Rail Service Center) és Ferencvárost. Helyettük egy-egy „kis” terminál indítja, és fogadja a vonatokat, amelyek előnye, hogy gyors és rugalmas kiszolgálásra képesek.

Rotterdamból hetente háromszáz irányvonat közlekedik, ennek csupán töredéke a Magyarországra futó négy vonat, bár a távol-keleti forgalom élénkülésével a szerepe nőttön nő. Pető Ernő, aki a RK dél-kelet-európai régiós elkövetőiért is felel, abban hisz, hogy ez az első lépés, és tovább kell fejleszteni az összeköttetést a járatsűrűség növelésével vagy például ún. antennavonatok indításával a mellékirányokban. Úgy látja, hogy a HungaRo Expressnek van jövője, hiszen ma már az előkészítés során még vonakodó hazai szállítmányozók és hajóstársaságok is élénken érdeklődnek iránta. A későbbiekben akár egy második, hazai operátor is bekapcsolódhat a projektbe. A vonat jó a magyar gazdaságnak, és általa a kikötői és vasúti szakemberek a maguk eszközeivel hozzá tudnak járulni ahhoz a kormányzati szándékhoz, hogy hazánk legyen a térség hozzáadott értéket előállító, logisztikai szolgáltató központja.

Varga Violetta

Bíró Tibor az ügyvezető igazgató

Hungária Intermodal az új kombi cég



Új cég élén régi név: Bíró Tibor a tavaly decemberben megalapított Hungaria Intermodal Kft. ügyvezető igazgatója. Érettségi után elvégez egy másfél éves külkereskedelmi és áruforgalmi tanfolyamot, majd 1993-tól a MASPED-Schenker Kft. légi osztályán dolgozik. Előbb két éves felsőfokú szállítmányozói továbbképzésen vesz részt, később közgazdász diplomát szerez a Szolnoki Kereskedelmi és Gazdasági Főiskolán. A légi áru fuvarozásban eltöltött nyolc év után tengeri konténeres forgalom szervezésében folytatja szakmai pályafutását, és az izraeli ZIM Line hajóstársaság hazai képviselője, a C Boss Hungary Kft. ügyvezetői székébe kerül, egészen 2005 közepéig. Pár hónapos szabadúszó életforma után, a MÁV ZRt. megkeresésére, egy induló vállalkozás irányítására tett ajánlatra örömmel igent mond. A harmincöt éves fiatalember szereti a változatos munkát, nemigen tudná másképp elképzelni az életét.

– *Speditőr és hajóstársasági múltja segítik, hogy most vasúti operátorként állja meg a helyét?*

– A MASPED, később MASPED-Schenker nagyon jó iskola volt, jó alapokat szereztem az áru fuvarozói és logisztikai szakmában. Jelenleg a tengeren túli forgalomban pedig éppen azokkal a partnerekkel vagyok üzleti kapcsolatban, akikkel korábban a hajóstársaságot képviselve. Annak idején tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtottunk nekik, sőt, sok esetben mi rendeltük meg a vasúti előfutást tőlük, azt, amit jelenleg a Hungaria Intermodal Kft. biztosít nekik. Ha úgy tetszik, most az asztal másik oldaláról szemlélem a folyamatokat. Már pár hét leforgása alatt is sokat tanultam kiváló munkatársaimtól. Ugyanakkor az, hogy nem vagyok ősvasutas, éppen előnyös is lehet, hiszen nincsenek megrögzöttségeim, amelyek hátráltatnák a rugalmas gondolkodást. Szerencsésnek tartom magam, hogy képes vagyok szállítmányozói, hajós és megbízási fejjel is gondolkodni.

– *Milyen szerepe van a kombinált fuvarozásban ennek az új cégnek?*

– A vállalkozást osztrák, német és magyar állami vasúttársaságok álmodták meg, és hívták életre azzal a céllal, hogy közös érdekeltségbe tömörülve, a vasúti liberalizáció után megjelenő magánvasutakkal szemben versenyképesek maradjanak és megőrizzék vezető pozíciójukat az áruszállítási piacon. A cég tulajdonosa harminc-harminc százalékban az Österreichische Bundesbahn, a Deutsche Bahn AG és a MÁV ZRt. egy-egy leányvállalata, a fennmaradó tíz százalékot pedig a GySEV Rt. birtokolja. Ezzel egyidejűleg rendezték a tulajdonviszonyokat más vasúti operátor cégekben meglévő részesedésekkel kapcsolatban. Ilyenformán a cég – Európában egyedülálló módon – igen erős szakmai és tőkeháttérrel rendelkezik, és kezdettől fogva ütőképesnek tűnik.

– *Hogyan teltek az első hetek?*
 – Tíz fővel kezdtük meg az operatív tevékenységünket: öt forgalomszervező és öt adminisztratív munkatárssal. Időszűkében, robbanásszerűen indulunk, ráadásul szemléletmódban is próbáltunk változtatni. Legfontosabb elvünk, hogy semleges szolgáltatók vagyunk: minden egyes üzlet során hasonló feltételeket szabunk mindenkinek, legyen az szállítmányozó vagy hájóstársaság. E hazai berkekben nem teljesen megszokott stratégiának már az első eredményei is ígéretesek. Az általunk működtetett vonatprojektek sikerrel futnak, ezeket azonban a saját elképzeléseink szerint szeretnénk átalakítani úgy, hogy a piaci igényeket minél jobban kielégítsék, s közben a forgalmunk és bevételünk növekedjen.

– *Mit terveznek a jövőben?*

– Minthogy a konténerek száma évről évre nő, meggyőződésem, hogy van létjogosultsága az újabb és újabb vonatprojekteknek. Ma már azonban nem elegendő az áruk vasúti mozgatása konténerekben, tankkonténerben, cse-reszekrényben vagy más felépítményben: a kombinált árufuvarozás szemlélete megköveteli, hogy kiegészítésként közúti elő- vagy utófutással háztól házig történő szállítást, valamint egyéb logisztikai szolgáltatásokat kínáljunk. A BILK-en lévő székhelyünk azt is lehetővé teszi, hogy a terminálon felmerülő problémákra közvetlenül és rugalmasan tudjunk reagálni. A jövő útja a blokkvonatok indítása, lehetőség szerint rendszeres üzemben, meghirdetett menetrend szerint, hiszen a gyorsaság és kiszámíthatóság a legnagyobb követelmény. Hasonlóképpen fontos zárt vonatok szervezése is, amelyek menet közben nem állnak meg, csak a feladó és célállomáson, például Koper – BILK és Hamburg – BILK között közlekedve. Véleményem szerint azok a társaságok maradnak fenn a versenyben, amelyek ilyen vonatokat tudnak majd megtölteni áruval. Ennek szellemében a meglévő lehetőségeket kiaknázva és új megoldásokkal előrukkolva rövid időn belül piacvezetővé kívánjuk tenni a Hungária Intermodal Kft.-t.

Varga Violetta

Train Hungary Magánvasút Kft.

Az ötödik

A napokban indítja első szállítmányát az ország ötödik magánvasút cége, a Train Hungary Magánvasút Kft., tudta meg a Világgazdaság. A vállalkozás hamarosan már a Deutsche Bahn-nak is dolgozik, ám működését nehezíti, hogy a bérelhető mozdonyok és vagonok száma szűkös.

Három nagy projektet kíván indítani az idén a tavaly októberben bejegyzett Train Hungary Magánvasút Kft. A négy magánszemély tulajdonában lévő debreceni cég a hónap közepétől zúzott követ és ágyazati homokot szállít a Montávia Kft. megbízásából egy vasúti építkezésre. A feladat mintegy 400 millió forintot hoz *Filep Ernő* ügyvezető igazgató tájékoztatása szerint.

A társaságnak egy dízelmozdonya és kilenc tartálykocsija van, a feladat teljesítéséhez ezek mellé további vagonokat kell bérelnie. Vélhetőleg szlovákiai és romániai cégektől kap segítséget, mert a hazai lehetőségek szűkösek. A MÁV Cargo ZRt. és a MÁV ZRt. tulajdonában lévő használaton kívüli gördülőállomány vagy túl rossz állapotú, vagy lejárt a fővizsgálata. A Train ugyan felajánlotta a MÁV-nak, hogy néhányat felújít, majd ennek díját „lelakja”, de még nem született megállapodás. A Trainnek legalább nyolcvan kocsira lenne szüksége.

A Deutsche Bahn (DB) megbízásából áprilistól a cég hetente közlekedtetne egy konténerszállító vonatpárt Hegyeshalom és Biharkeresztes között. A vonat Németországból Ausztrián és Magyarországon át juttatna Romániába újrahasznosítandó hulladékot. A munkára két éves keretszerződést kötött a Train.

A cég a MÁV-val tárgyal mozdonybérletről vagy vontatási szolgáltatás igénybevételéről. *Filep Ernő* szerint nem járható út, ha a hazai magánvasút-társaságok egymástól, a MÁV-tól vagy a MÁV Cargótól akarnak piacot elvenni. Ha időben nem fognak össze, mindannyiukat – még a MÁV Cargót is – kiszoríthatják a megjelenő német és román vasútcégek.

Országos engedéllyel rendelkező társaságok

	Társaság neve	Székhelye	Cégjegyzék száma	Engedély száma és dátuma
1.	CER Central-European Railway Rt.	1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 16. I. em.	01-10-045138	VF 1919/1/2004 2004. 12. 21.
2.	FLOYD ZRt.	1046 Budapest, Damjanich J. u. 5.	01-09-673770	VF 1094/3/2004 2004. 06. 17.
3.	GYSEV Rt.	9400 Sopron, Mátyás király u. 19.	08-10-001787	VF 465/2/2004 2004. 04. 30.
4.	Magyar Államvasutak ZRt.	1062 Budapest, Andrássy út 73-75.	01-10-042272	VF 390/4/2004 2004. 04. 28.
5.	MÁV Cargo ZRt.	1062 Budapest, Andrássy út 73-75.	01-10-045318	VF 2117/5/2005 2005. 12. 15.
6.	MÁV-Hajdú Vasútépítő Kft.	4024 Debrecen, Wesselényi u. 6.	09-09-002000	VF 737/6/2004 2004. 07. 08.
7.	MMV Magyar Magánvasút ZRt.	1033 Budapest, Hajógyári sziget 323. épület	01-10-045027	VF 834/4/2004 2004. 07. 08.
8.	Train Hungary Magánvasút Kft.	4028 Debrecen, Jósika u. 9.	09-09-011954	VF 2135/1/2005 2006. 01. 10.

Dr. Zentai Zoltán:

Változások a nemzetközi vasúti fuvarozás jogi háttérében

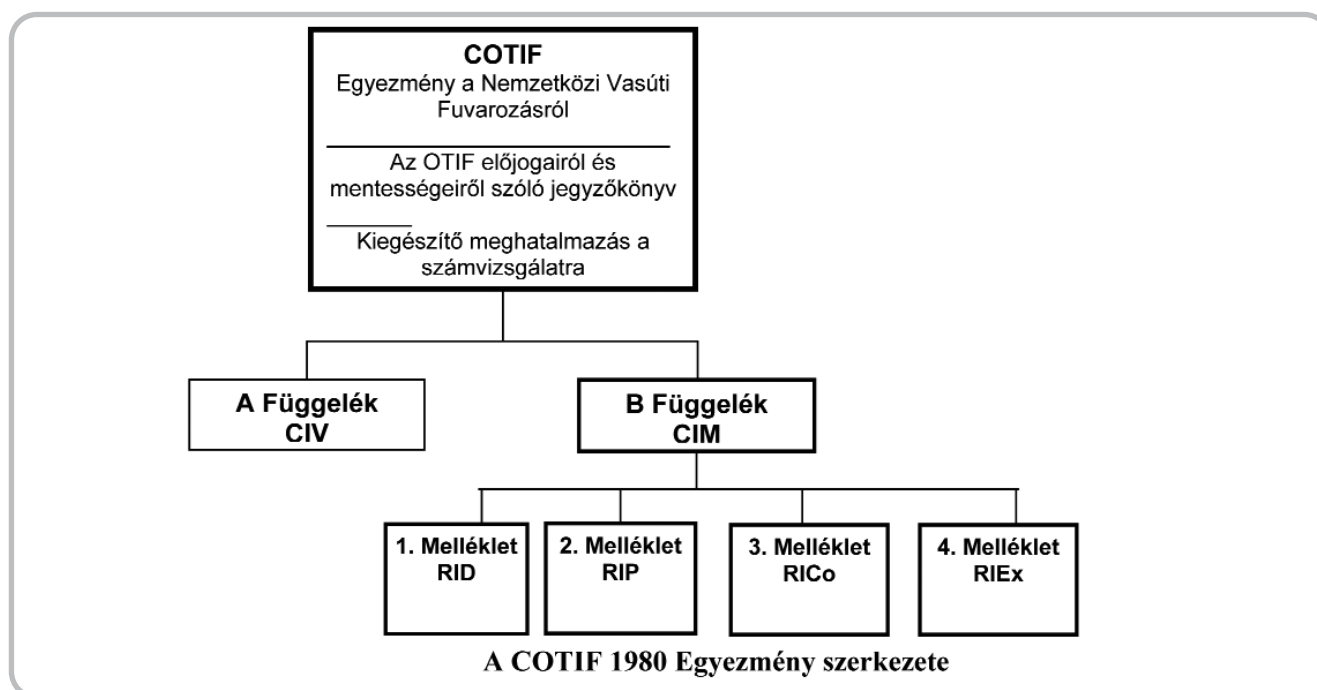
A 2006-os esztendő minden valószínűség szerint az évtizedek óta legkomolyabb és legnagyobb horderejű változásokat fogja hozni a nemzetközi vasúti fuvarozásban működő gazdasági szereplők életében. Feltéve, ha az 1999-ben, Vilniusban elfogadott COTIF-módosítások hatályba lépnek. A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény részes államainak szakértői ugyanis 1999-ben teljes revízió alá vetették az Egyezményt, azzal a céllal, hogy a nemzetközi vasúti fuvarozás jogi bázisát 41 államban jelentő szabályrendszert a piaci liberalizáció és a globalizáció követelményeinek megfelelően átalakítsák. A hatálybalépés másodlagos hatásaként a nemzetközi vasúti kocsinhasználat korábbi szabályozása és modelljei is átalakulnak.

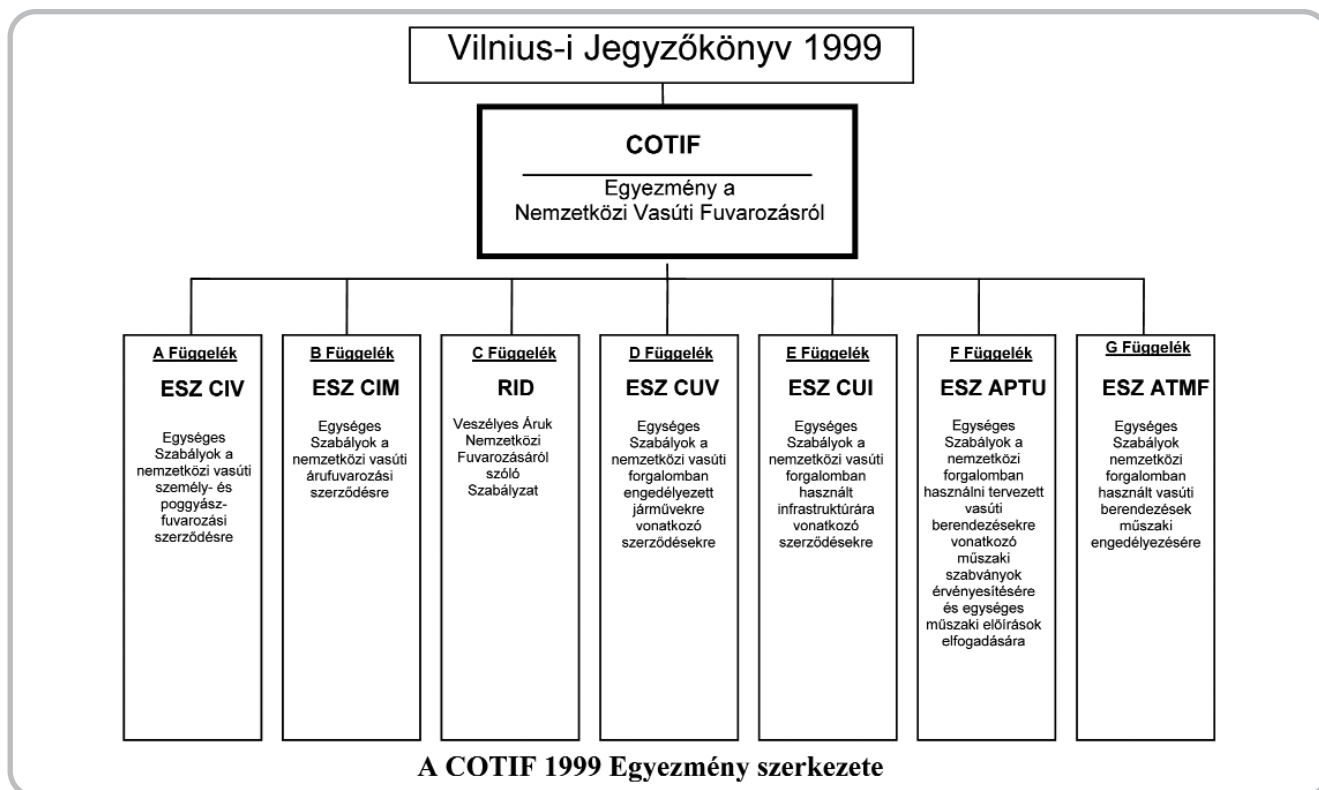
A vasúti fuvarozást nemzetközi szinten szabályozó COTIF Egyezmény gyökerei egészen 1890-ig, az ún. berni konvencióig nyúlnak vissza, ahol először kötöttek nemzetközi szintű egyezményt, a több államot érintő vasúti közlekedésről. 1890 és 1980 között többször is revideálták a berni konvenciót, hozzáigazítva a szabályozást a gazdasági élet aktuális változásaihoz. Az egyezmény az 1980-as revízió ke-

retében kapta a COTIF nevet, amely a nemzetközi szerződés eredeti francia nyelvű címéből alkotott mozaikszó (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). Ezt a változatot ma már a nemzetközi szakmai zsargonban COTIF 1980-ként ismerik, illetve nevezik, megkülönböztetve a Vilniusban elfogadott COTIF 1999-től.

A COTIF 1980 egyezmény három fő részből áll:

- A *COTIF alapegyezmény*, amely az OTIF létrehozásáról rendelkezik, meghatározza a szervezet és az egyezmény célját, amely egységes jogrendszer biztosítása személyeknek, poggyászoknak és áruknak közvetlen nemzetközi forgalomban a Tagállamok vasúti vonalain végzett fuvarozásaira, valamint a jogrendszer alkalmazásának és továbbfejlesztésének megkönnyítés. Rendelkezik továbbá az OTIF felépítéséről, tevékenységéről és a döntőbíráskodásról, valamint az egyezmény módosításának szabályairól.
- A *COTIF egyezmény A. függeléke* az ún. CIV egységes szabályokról, amelyek meghatározzák a nemzetközi vasúti személy- és poggyászfuvározási szerződésekre vonatkozó egységes szabályokat, ennek keretében rendelkezik a szabályok alkalmazási területéről, az utasok és az útipoggyász fuvarozására kötött szerződésekről, a felelősség kérdéseiről.
- A *COTIF egyezmény B. függeléke* az ún. CIM egységes szabályokról, amelyek meghatározzák a nemzetközi vasúti áru fuvarozásra vonatkozó egységes szabályokat, ennek keretében rendelkezik a szabályok alkalmazási területéről, a fuvarozási szerződés megkötéséről és végrehajtásáról, a szerződés utólagos módosításának lehetőségéről, szabályairól, a felelősség és az igényér-





vényesítés kérdéseiről, valamint a vasutak egymás közötti viszonyairól.

A CIM-nek négy melléklete van:

1. Melléklet: Veszélyes Áruk Nemzetközi Fuvarozásáról szóló szabályzat (RID);
2. Melléklet: Magánkocsik Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RIP);
3. Melléklet: Szállítótartályok Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RICO);
4. Melléklet: Expresszáruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RIEX).

Magyarországon a COTIF 1980-at a 1986. évi 2. tvr.-el hirdették ki. Így a magyar nemzeti jog részét képezi, bíróság előtt érvényesíthető jogi szabályozás.

A COTIF egyezmény legutóbbi átfogó módosítására 1999-ben, Vilniusban került sor. A jelenleg érvényes COTIF-ot a 8. Revíziós konferencia fogadta el és 1985. május 1-jén lépett hatályba. 1989. májusa és az OTIF 1999-ben megrendezett 5. Közgyűlése közötti időszakban a vasúti fuvarozás világa alapvetően megváltozott az OTIF tagállamokban. Az Európai Unió Tanácsának 1993. január 1.-én hatályba lépett 91/440 sz. irányelve a korábbi ún. „integrált” vasutakat „vasúti fuvarozó vállalatokra” és „vasúti infrastruktúra-üzemeltető szervezetekre” bontotta és megteremtette a vasúti fuvarozók számára „idegen” infrastruktúra igénybe vételének lehetőségét. A COTIF 1980 szabályanyaga még a nemzeti vasutak pálya- és vontatási monopóliumára épül.

Az európai vasúti közlekedés rendszerében bekövetkezett változásokra figyelemmel az OTIF Központi Hivatala kidolgozta javaslatait a COTIF módosítására. Ennek keretében javaslatot tett a CIM és CIV egységes szabályok, valamint a RID módosítására, továbbá a kialakuló új vasúti fuvarozási rendszernek megfelelő jogi háttérrel biztosító új szabályok kidolgozására. Ezek a következők:

- CUV (COTIF 1999 D. Függelék): Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre;

- CUI (COTIF 1999 E. Függelék): Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre;
- APTU (COTIF 1999 F. Függelék): Egységes szabályok a nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására;
- ATMF (COTIF 1999 G. Függelék): Egységes szabályok nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére.

A módosításokkal és kiegészítésekkel egy zárt jogrendszer jött létre. A hatályba lépés várható időpontja 2006. első féléve. (Magyarország a 10/2004. (III.10.) OGY határozattal ratifikálta az 1999. június 6-án, Vilniusban kelt módosító jegyzőkönyvet.)

Az alábbiakban a nemzetközi vasúti áru fuvarozási szerződések Egységes Szabályai, azaz a CIM legfontosabb változásait emeljük ki:

- A CIM alkalmazása bejegyzett vonalaktól független;
- A nemzetközi áru fuvarozási szerződés konszenzuális szerződés;
- Az alkalmazási terület szerződéses kibővítése lehetséges, ha a feladási/rendeltetési hely COTIF tagállamban van;
- Nincs fuvarozási és díjszabási kényszer;
- Szabályozásra került a végrehajtó fuvarozó (alfuvarozó vagy fuvarozás-teljesítési segéd) jogi helyzete
- Az ügyféllel szemben a fuvarozó felelős az infrastruktúra-üzemeltető felelősségi körében bekövetkezett károkért
- A kocsik áruként való fuvarozása körében fennálló felelősségre vonatkozó szabályozás a RIP helyett az új CIM 24. Cikkébe került
- Új CIM fuvarlevél és egyéb nemzetközi vasúti áru fuvarozásban használt nyomtatványok.

A helyi iparűzési adóval kapcsolatos legújabb fejlemények

Az Európai Bíróság (EB) előtt zajló olasz regionális adó (IRAP) ügyben nemrégiben új főtanácsnoki vélemény született. Bár ennek a magyar helyi iparűzési adó kérdésére közvetlen joghatása nincs, az – lévén, hogy a két adó hasonló típusú – mégis előrevetítheti az EB egy magyar ügyben tanúsított magatartásának várható alakulását is. A magyar társaságoknak ezért adott esetben érdemes lehet pozitív és negatív érvek átgondolásával mérlegelni, hogy kívánna-e élni az olasz IRAP ügyből fakadó lehetőségekkel annak érdekében, hogy részesülhessenek az esetleges jövőbeli adóelőnyökből.

Az olasz IRAP-ügyben az új uniós főtanácsnok által 2006. március 14-én benyújtott (az ügyben már második) vélemény lehetőséget adna ugyanis arra, hogy azok az olasz helyi adófizetők, akik egy korábbi időpontig bírósági úton, vagy más, ezzel egyenértékű módon megtámadták az IRAP

adónemet, visszamenőleges adó-visszatérítésben részesüljenek. Amennyiben tehát az EB úgy dönt, hogy ítéletében elfogadja a második főtanácsnoki vélemény javaslatát, azok az adózók, akik az olasz helyi adó ellen idejében felléptek, részesülhetnek visszamenőleges adó-visszatérítésben, a többi adózó azonban nem.

Tekintettel arra, hogy a magyar helyi iparűzési adó (HIPA) kérdésében elképzelhetően hasonló ítélet várható, mint az IRAP ügyben, a hivatkozott főtanácsnoki vélemény annak lehetőségét is magában hordozza, hogy a HIPA adóalanyai is részesülhetnek majd visszamenőleges adó-visszatérítésben (legfeljebb az EU csatlakozás időpontjáig, 2004. május 1-jéig), amennyiben egy meghatározott időpontig jogi úton megtámadják a HIPA-t. (Mindez bizonyos feltételekkel az innovációs járulék tekintetében is érvényes, ugyanis ennek adóalapja a HIPA adóalapjával megegyezik.)

A jelenlegi szituáció mindazonáltal felvet bizonyos kérdéseket is. Nem látható előre, hogy milyen konkrét határidőt szab majd az EB a várhatóan hamarosan beterjesztésre kerülő magyar HIPA ügyben, amely időpontig a HIPA megtámadása visszamenőleges adó-visszatérítésre jogosíthat. A legkorábbi valószínűsíthető dátum a magyar ügynek az EU Hivatalos Lapjában való közzétételi dátuma lehet. Mivel egy ilyen fejleményre nagyon rövid időn belül (akár napokon, heteken belül) sor kerülhet, a cselekvésre nyitva álló (jogvesztő jellegű) határidő rendkívül szűkös lehet.



NAVIGÁTOR BOWLING KUPA



A Magyar Közlekedési Kiadó támogatásával, a Mobil Sport Kft. 2006. május 15–17. 17.00 és 23.00 között megrendezi, már hagyományosnak számító XI. Navigátor Kupa amatőr egyéni és csapat bowling versenyt.

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

Selejtezők: – május 15-én a teherfuvarozók és speditőrök részére
– május 16-án vízi-, légi-, személyfuvarozók részére

Döntő: május 17-én az egyes versenynapok I–VI. helyezett egyéni versenyzői, és csapatai részére.

Fődíj: Féloldalas ingyenes hirdetési lehetőség a Navigátor újságban.

Nevezési határidő: 2006. május 10.

Nevezés és felvilágosítás a 383-5303-as telefonszámon, és a mobil sport@mobil sport.hu e-mail címen.

A versenykiírás letölthető a www.mobil sport.hu oldalról.

A VERSENY TÁMOGATÓI



NAVIGÁTOR



hummel



Felvetődik továbbá, hogy milyen egyéb, a HIPA rendszerétől független, járulékos hatásokkal járhat a HIPA megtámadása, gondoljunk itt, például az egyéb adónemekre, vagy a helyi önkormányzattal való kapcsolatra.

Kérdéses az is, hogy mi minősül a HIPA jogi értelemben vett megtámadásának. Az ezzel kapcsolatos legújabb fejlemény ismereteink szerint az, hogy április elején az egyik megyei bíróságon a HIPA uniós jogszabályokkal való ellentétessége és ezen okból 2004. május 1-jéig történő visszatérítése tárgyában indított peres eljárásban ítélet született. Az ítélet a HIPA uniós jogszabályokkal való ellentétessége kapcsán, illetve a megtámadási módja vonatkozásában ismereteink szerint két érdekes információt tartalmaz. Egyrészt az ítélet kimondja, hogy bizonyos megtámadási módok – így a fizetési meghagyás, fizetési értesítés megtámadása – nem jelentenek valós jogi kifogást az adónem fenntarthatósága ellen.

Másrészt az ítélet hivatkozik a Magyar Köztársaságnak az Európai Unióhoz történő csatlakozásáról szóló Szerződés Versenyjogi fejezetének vonatkozó pontjára, amely alapján az Európai Unió a magyar helyi iparűzési adó kedvezmények fenntartását lehetővé teszi egészen 2007. december 31-ig. A bíróság értelmezése szerint a hivatkozott versenyjogi rendelkezésből közvetlenül az is levezethető, hogy 2007. december 31-éig nemcsak a kedvezmények, de egyben a helyi iparűzési adó is fenntartható. Ennek kapcsán mindazonáltal felvetődhet az egyes közösségi jogszabályok, azaz a Csatlakozási Szerződés és az Európai Unió Hatósági Direktívája összeütközésének a kérdése. Egy ilyen kérdésnek az eldöntése nem látható előre, illetve valószínűsíthetően inkább az Európai Bíróság, mintsem a magyar bíróságok hatáskörébe fog majd tartozni.

Látható tehát, hogy a magyar helyi iparűzési adó EU-megfelelőségének kérdésében rengeteg még a bizonytalan pont. A gazdálkodók pénzügyi vezetői napjainkban azon gondolkodnak, hogy egy esetleges passzivitás milyen hatással lenne munkájuk megítélésére egy pozitív EB döntés esetén. Fontos kérdés az is, hogy hogyan cselekszenek a versenytársak, az iparág többi szereplője ebben a helyzetben. Amennyiben szeretnék megismerni a megalapozott döntés meghozatalához szükséges valamennyi pozitív és negatív érvet, a PricewaterhouseCoopers munkatársai készséggel állnak rendelkezésükre.

PRICewaterhouseCOOPERS 

**SZÁLLÍTMÁNYOZÁS
LOGISZTIKA
INFRASTRUKTÚRA***

*connectedthinking

„Házhoz” ment a DKV Euro Service Magyarországi Képviselete

Sikeres ügyféltalálkozók keleten és nyugaton



Szavatartó ember *Juhos Katalin*. A tavalyi évet értékelő találkozásunk alkalmával megígérte, hogy a képviselet sikeres szerdai nyitott napját idén azzal tetézik, hogy most a DKV megy közelebb az ügyfelekhez. Az ígéretét pedig április első és második szerdáján be is tartotta a DKV Euro Service Magyarországi Képviseletének fiatal vezetője. Badacsonyan a budapesti és a nyugat-, Hortobágyon pedig a kelet-magyarországi kiemelt ügyfeleket látták vendégül egy napra.



Mujzer Gábor,
üzletfejlesztési tanácsadó

A találkozóknak az adott különleges apropót, hogy április 1-jén ünnepelte 40. születésnapját a DKV-kártya (a cég pedig idén lesz 72 éves). A düsseldorfi székhelyű cégnek ma már 40 országban működik képviselete, amelyekben 430 munkatárs segíti a partnereket. Napjainkban mintegy 1 millió DKV-kártyával lehet különböző szervizszolgáltatásokat igénybe venni 32 ezer elfogadó helyen. Az ügyfelek száma eléri a 80 ezret.

A múlt mellett persze több szó esett a jelenről és a jövőről. A Kiemelt Ügyfél Workshopokon a kártya nyújtotta előnyök mellett a DKV tanácsadási szolgáltatását mutatta be a több tucat jelenlévő cégvezetőnek. A legnagyobb hangsúlyt a kiemelt ügyfeleknek szóló új, magas kedvezményekre, az új ügyfelek felvételének motivációjára és az internetes költséghatékony eszközök bemutatására fordították a düsseldorfi székhelyű vezető szervizkártya cég magyarországi képviseletének munkatársai.

A nemrég kifejlesztett új, Mautmanager szoftver segítségével a fuvarozók nem csak az ideális útvonalat tudják megtervezni, hanem az üzemenyag felhasználás és autópályadíj kalkulációját is el tudják végezni. Ugyanis a

céltudatos tervezéssel jelentős költségeket lehet megtakarítani! A Transaktionsmanager program segítségével pedig a cégek számlázás előtt, a felhasználást követő 48 óra elteltével nyomon tudják követni a DKV-kártyával lefolytatott elektronikus tranzakciókat. Így a költségeiket jobban tudják ellenőrizni.

A magyarországi képviselet munkatársai felhívták a meghívásukat elfogadó partnerek figyelmét, hogy a DKV internetes infoportálján sok hasznos szolgáltatást találhatnak a regisztrált ügyfelek. A szervizek mellett megtalálható azoknak a töltőállomásoknak a listája, amelyek elfogadják a DKV-kártyát. Autópálya-, komp-, híd- és alagút-



díj kalkulációt lehet végezni, elindulás előtt tájékozódhatnak az esetleges dugókról és út lezárásokról. Az egyes országokban érvényes kamionstop idejére is fel lehet készülni és kiválaszthatják a leggyorsabb és/vagy a legrövidebb útvonalat. Ha pedig valami gond támadna, esetleg elveszne egy kártya, akkor a nap 24 órájában lehetőség van a letiltására.

A vendégek Szeremley Huba birtonkán a Badacsonyi szőlő- és borkultúrájáról, az Epona Lovasfaluban pedig hortobágyi lovasbemutatóból kaphattak ízelítőt. A DKV kiemelt partnerei láthatóan jól érezték magukat a kötetlen találkozó alatt és többen kimondták, hogy sok értékes információval térhettek haza, mely eszközök versenyképességüket tovább fogják erősíteni.

F.T.I.

Renault Trucks

Európai premier Lyonban

Nemzetközi sajtótájékoztatón látta vendégül a Renault Trucks (RT) az európai szaksajtó képviselőit, április 12-13-án Lyon városában. A résztvevők (közük a Navigátor munkatársa) megismerkedhettek az elmúlt év eredményeivel, a 2006-os és a következő évek középtávú terveivel, az új Euro 4-es motorokkal, valamint a teljes járműpalettával.



Budapest: 8 Celsius fok, borult, München: 5 Celsius fok, eső, Lyon: 12 Celsius fok, enyhén felhős. Akár a jól ismert reklámfilm szereplőinek, nekünk is – a feszes program miatt – egy röpké fél napunk volt bejárni Európa egy részét ahhoz, hogy időben érkezzünk Lyonba. Bár a mi frizuránk egy kicsit változott megérkezéskor, de lehet, hogy ha a reklámozott terméket használjuk, akkor ez nem fordul elő.

Az ötfős magyar csapatot *Váncsodi Réka* a Renault Trucks Hungária Kft. marketing igazgatója fogadta a lyoni Saint-Exupery repülőtéren. Egy gyors ebéd után pedig már indultak is a buszok az Eurexpo területére, ahol 16 órakor kezdődött a nemzetközi sajtótájékoztató. Vendéglátóink alaposan kitétek magukért: *Bernard Lancelot* kommunikációs igazgató volt a „ceremóniamester” a délután folyamán. Az igen látványos, show-elemeket sem nélkülöző prezentációkat *Olivier Vidal de la Blache*, aki a cég marketing igazgatója, kezdte. Elmondta, hogy a 2005-ös év a 3 éve beindított termékújítás teljessé tételének jegyében telt. Egy új disztribúciós, egy új építőipari célú kategória megjelenésével, valamint az új motorok megérkezésével egy magas teljesítményű és színvonalú termékkála jött létre.

A Renault Trucksnak szándéka, hogy termékeivel a fuvarozási szakma valós igényeire adjon választ, és így hozzájárulhasson annak sikereihez. A megújult RT haszongépjárművek (kiszállítási, elosztási, építőipari és hosszú távú szállítási célúak), most még több előnyt nyújtanak a felhasználóknak. *Jean-Marc Lange*, a Renault Trucks kishaszongépjármű üzletág igazgatója folytatta az előadásokat azzal, hogy a „**gyorsáru szállítási kategória (delivery range):** profik által készítve profiknak”. A Master és a Mascott (2003-ban és 2004-ben „kipofozva” – megújítva) 2,8–6,5 tonna között számos alkalmazásra készül, a kiszállítási specialistáinak, kereskedőknek, egyéni vállalkozóknak, a mezőgazdasági és építőipari szektorban tevékenykedőknek.

Ma a Master „hivatkozási” alapot jelentő jármű az LCV (kishaszongépjármű) piacon. A Mascott, mint egy valódi „kiskamion”, megbízható és kifejezetten jól alkalmazható az építőiparban, az expressz csomagszállítási szolgáltatásokra, de ugyan úgy a hűtést igénylő áruk, vagy személyek szállítására. Ebben a kategóriában 2007-re várható egy a Nissan által gyártott, de a Renault Trucks hálózatában forgalmazott jármű piacra dobása.

A következő prezentációt *Michel Fourmillon* disztribúciós üzletág igazgató tartotta. Előadásában kiemelte: a „**disztribúciós (áruterítési) kategória** nagy teljesítmény és multifunkcionalitás egyben”! A Midlum (7,5 t-től 18 t-ig) és a Premium Distribution (18-től 26 t-ig) felhasználási területe rendkívül széles. Ebben a kategóriában minden járművet a DXi5, DXi7, DXi11 – 160 és 450 lóerős – EURO 4 motorokkal felszerelve gyártanak. Az új kamion vezetőfülkéje olyan figyelemreméltó innovációkkal rendelkezik, mint például a digitális sebességkijelző, valamint váltó(kar) a műszerfalon. A fékrendszer pedig a legjobb a piacon. Ezzel a





járműkategóriával az RT azt a szabályt valósítja meg, hogy a speciális feladatok követelményeivel is találkoznak a megoldások: ilyenek a környezet- (háztartási és ipari hulladékok begyűjtése, tisztítás, közegészségügyi feladatok), tűzoltás-, mentési célú autók, járműmentők, továbbá az expressz és hűtős áruszállításra alkalmas kamionok.

Következett egy nagyszabású pirotechnikai show és Jacques Hernandez, aki az építőipari jármű-üzletág igazgatója. Ő is hangsúlyozta, hogy az **építőipari kategória** nem más, mint a minőség, a tartósság megerősítéséhez. Egy két-tős kategória, amelynek képviselői a Premium Lander és a Kerax. Az előbbi olyan munkaterületekre készült, ahol fontos a többcélúság és a hasznos teher. A másik pedig elsősorban olyan munkákra, amit nehéz terepviszonyok között kell elvégezni, és ahol nagy erőre van szükség. A jármű felépítése, a vezetőfülke, a hajtáslánc, a fékrendszer, az alváz teljesen új. A Dxi7 és Dxi11 Euro 4 motorok az „erőművek” ezekben a járművekben, 40 különféle modellben készülnek. Jellemzőik: megnövelt földi mozgékonyág és kapacitás, új hajtásmechanika, nagyobb keréktávolság, egyszerű felépítés, megnövelt biztonság és kényelem. A Premium Lander és a Kerax „igazodási pont” az építőiparban és a földmunkákban, bányakitermelésnél, betonkeverésnél és az építőanyag-szállításnál.

Hernandez után Benoit Caron a **nemzetközi áruszállítási kategóriával** folytatta. Ugyanis 2005 a Renault Trucksnál a hosszú távú kategória megújulásának éve volt! A Magnum igazi nemzetközi fuvarozásra, hosszú távra használható jármű, míg a Premium Route regionális és belföldi célokra alkalmasabb. Mind a két típust alkalmassá tették az EURO 4-es motorok beépítésére: a Dxi 11 a Premium Long Distance számára új teljesítményekkel (370, 410 és 450 bhp) készül, a Dxi 13 (460 és 500 hp) pedig egy vadonatúj motor a Magnumba. A hasznos teher szempontjából a hosszú távú Premium Route a legjobb a piacon! Ugyancsak a legjobb fékteljesítményt nyújtja az „optibrake+”, amelyekkel mind a Magnumot, mind pedig a Premium Route-ot felszerelik. Mind a két típusnál megújult a külső és a belső is. Számos felhasználási területük van.

Az „**ügyfélre**” szabott szolgáltatásokról Anne-Claire Deneuvy beszélt. Az RT jelentősen csökkentett szervizigényű termékeit egy sor ügyfélre szabott szolgáltatással egészíti ki: ilyenek a 24 órás assitance szolgálat, szervizcsomagok, speciális szerviz-karbantartási szerződések, meghosszabbított garanciák, Renault Trucks Infomax (jármű- és flottainformációs rendszer), bérleti megoldások. A hosszú

távú kategória számára új lehetőség a Mobility Go24 szerviz-megállapodás. A Magnum és Premium vásárlók biztosak lehetnek, hogy műszaki probléma okozta leállást követően 12 órán belül már újra az úton lehetnek egy új járművel.

Stefano Chmielewski az RT elnök-vezérigazgatója az **EURO 4, EURO 5** motorok kapcsán azt mondta, hogy ez nem más, mint az SCR-technológia „választása”. A tehergépkocsik légszennyezésére vonatkozó szabályozásoknak (2006-ban EURO 4-es, 2009-ben pedig EURO 5) az RT úgy kíván megfelelni, hogy az SCR technológia irányába indult el. Ez kiküszöböli a nitrogén-oxid (NOx) kibocsátást azáltal, hogy a kipufogott gázok katalízisa során, a katalizátor elégeti az urea-alapú, AdBlue nevű adalékanyagot. A részecskék már az elején kiszűrődnek az optimális üzemanyagfogyasztásnak köszönhetően, amely így növeli a jármű teljesítményét és az EURO 3-ashoz képest, 5%-kal csökkenti a fogyasztást.

Az előadások után lehetett kérdezni az RT képviselőitől, és a válaszok után egy külön csarnokban a Renault Trucks teljes modellpalettáját meg lehetett nézni. Itt a fotózások, beszélgetések közben már ízelítőt kaptunk a világszerte méltán híres francia konyha rejtelméből. A kétórás „szabadfoglalkozás” alatt testközelből is megismerhettük többek között a csodálatos Magnumot, az új Keraxot, az új Midlumot, az új Landert és a legújabb fejlesztésű Euro 4-es motorokat. A többi, már jól ismert haszongépjármű is nagyon sok nézelődőt, ismerkedőt vonzott.

Ezután a mintegy háromszáz meghívottat igazi meglepetésben részesítették a házigazdák: Paul Bocuse európai hírséf egyik éttermébe invitáltak bennünket. Ezen a három „Michelin csillagos” helyen tapasztalhattuk meg az igazi francia kulináris élvezeteket, az előételekkel kezdve, egészen a finom borokig bezárólag. Az este hátralevő részében bőven volt idő beszélgetni, ismerkedni. Szinte fel sem tűnt, hogy már az éjfél is elütötte az óra, és ideje volt indulni a szállodába, mert másnap korai kelés után indulás a repülőtérre és haza...

Lyon: 15 Celsius fok, napos idő, Frankfurt: 8 Celsius, borsó, Budapest: 10 fok enyhén felhős. Mint a reklámfilmekben... De azzal a tudattal, hogy nagyon hasznos és tartalmas napot tölthetünk a Renault Trucks Hungária Kft.-nek köszönhetően Lyonban, ahol nagyon sok tapasztalatot és élményt szereztünk. És majdnem elfelejtettem: a hajunk sajnos nem tartotta meg a formáját.

Bándy Zsolt



Fuvardíjtükör

A **CBRB** gázolaj jegyzése tovább emelkedett, és a vizsgált időszak végére az érték már megközelítette az 57 euró/100 litert is.

Az **ARA kikötőkben** a Rajnán, Majnán és Dunán kialakult nagyvízi helyzet jelentősen befolyásolta a rakodásokat. A Dunán elrendelt nagyvízi zárlatok miatt az ARA kikötőkben megnőtt a kereslet az ebben a relációban mozgó hajókra. Az időszak végére normalizálódott a helyzet, és kiegyenlítetté vált a piac. Dunai relációban többnyire szója, szén, érc és magnezit kerültek feladásra. Rajna, Majna és a német csatornák irányába az árupalettán elsősorban energetikai szén, szója, ócskavas, gipsz, műtrágya és agyag rakományok szerepeltek.

A **Majnán** is lelassult a forgalom a magas vízállás miatt. Pár napra hajózási zárlatot is el kellett rendelni a folyó középső szakaszán, így a feladások elsősorban az alsó szakaszon maradtak folyamatosak. Itt többnyire cement, kálisó és ócskavas rakományokat indítottak rajnai rendeltetéssel. A Felső-Duna német szakaszán jelentősen visszaesett a forgalom. Az elmúlt időszakban többször is nagyvízi zárlatot kellett elrendelni, de a köztes időszakokban is komoly késedelmeket okozott a magas vízállás.

Ausztriában is nagyvízi zárlatot kellett elrendelni, melynek feloldását követően csak lassan indult újra a hajózás. Gabona, műtrágya és acél rakományok kerültek feladásra.

Szlovákiában a magas vízállás miatt lezárták a bösi zsilipet. A zárlat feloldása után elsősorban gabonaféléket raktak a hajók.

Magyarországon rekordot döntött a vízállás. A teljes magyar szakaszon hajózási zárlatot rendeltek el. A zárlati időtől eltekintve folyamatos volt az acél és gabona áruk rakodása. A magas vízállás miatt a hajók maximális hordképességre rakodhattak, ugyanakkor a menetidejük – a víz nagy áramlási sebessége miatt – jelentősen megnőtt.

Kirakó kikötő Berakó kikötő	ARA kikötők	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
ARA kikötők	–	14,00	20,40	23,10	25,70	–
Felső-Rajna	11,60	–	17,80	–	–	–
Ausztria	23,50	21,70	–	–	6,00	–
Szlovákia	25,80	26,30	7,00	–	–	16,50
Magyarország	28,20	29,50	12,00	7,00	–	17,00
Constanta	–	–	20,20	13,10	11,20	–

A fuvardíjtükör különböző áruféleségek súlyozottan átlagolt euró/mto fuvardíjai alapján készült, így fuvardíjindexként inkább csak tendenciákat mutat. Hosszú távú együttműködés, házi vagy külön-megállapodások nem összehasonlíthatók az itt közölt adatokkal. A díjtételek az adott reláció legtávolabbi pontjára vonatkozóan elért, és nyilvánosságra került legmagasabb összeget tartalmazzák, komplett rakományokra. A díjak minden pótlékot (pl. kisvízi és gázolajpótlék) és illetéket (pl. csatornailleték stb.) tartalmaznak. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás. Vizsgált időszak: 2006. március 15.–április 15.

EU Belvízi Hajózási Konferencia

Ausztria, mint az EU soros elnöke, 2006. 2. 13–15. között nemzetközi hajózási konferenciát rendezett Bécsben. A konferencián 27 ország mintegy 250 küldötte vett részt kormányzati, hatósági, üzleti és érdekképviseleti ágakból egyaránt. Magyarországot Dr. Valkár István (GKM), Szalma Botond (PLIMSOLL), Rafael Róbert (RSOE), Lakat István (MOL), Keskeny Ernő (KM), Horváth Miklós (MASPED), Berencsi Miklós (KVM) és Bencsik Attila FLUVIUS/Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége (MBFSZ) képviselte.

Ausztria elnökségi periódusában kiemelt projektként kezeli a belvízi hajózás fejlesztését, és ezért minden politikai, anyagi befolyását latba veti. A konferencia akcióprogramban foglalta össze a tennivalókat, melynek főbb pontjai:

- kedvező feltételek megteremtése a belvízi fuvarozási szolgáltatások számára;
- flottamegújítás és modernizálás támogatása;
- munkahelyek megóvása, létesítése;
- a belvízi hajózás imázsának, más közlekedési ágakkal való együttműködésének javítása;
- teljesítőképes infrastruktúra megteremtése.

A program megvalósítását az egyes államok végzik az EU koordinációjával, támogatásával, melybe bevonásra kerülnek a program nem EU tagjai is.

Az egyes államok kötelezettek lesznek a kellő pénzügyi háttér biztosítására, mely mögé „beáll” az EU, különösen a belvízi hajózás, az infrastruktúra fejlesztése, adminisztratív és jogi akadályok megoldása érdekében.

Az üzleti szféra határozottan pozitívan értékelte az Európai Bizottság kezdeményezését, hogy benyújtsák a NAIADES programot, melynek célja a belvízi fuvarozási szektor erősítése. A program megvalósításához az alábbi főbb pontokat határozta meg:

Műszaki követelmények, jogi előírások, hajó- és személyzeti képesítő okmányok harmonizációjának felgyorsítása indokolt. Európai szintű hatékony intézményi rendszer szükséges, ami a létező intézmények hatáskörén és a know-how-ján alapul, hogy támogassák a belvízi hajózási szektort.

Az oktatáson keresztül az emberi erőforrásba történő befektetés minden szinten kívánatos, beleértve a vállalati és nyelvi tudás fejlesztését. Ezek együtt járnak a társadalmi és munkafeltételek fejlesztésével is. A flotta modernizáció a szektor elsődleges felelőssége. Köztámogatást kell biztosítani a kutatás-fejlesztéshez, a környezeti megfelelőségi fejlődés tesztekhez. Tényleges pénzügyi ösztönzés elengedhetetlen a modernizációs eljárás folyamatban tartásához.

A megfelelő infrastruktúra alapfeltétel a belvízi hajózási szektor számára, hogy kihasználja legfőbb erősségeit, és teljesítse a jövőbeli követelményeket. Legfőképp a szűk dunai hajózási keresztmetszeteket és a „Seine-Nord” projektet kell rendkívül sürgősen kezelni. A belvízi hajózási közlekedési ágazat évtizedek óta nem érezhetett összeurópai szinten ilyen mértékű politikai és gazdasági támogatást. Végre megindult egy folyamat, melynek eredményeképpen a hajózás néhány éven belül a gazdasági, környezetvédelmi előnyei alapján öt megillető helyre kerülhet.

Franciaország új hajózási csatornákat épít

2012-ig 106 km hosszú hajózási csatornát építenek Compiègne és Cambrai között. A projekt elsődleges célja a Párizs-Amszterdam közötti forgalom közútról vízi útra terelése.

Az állandóan növekvő árumennyiség miatt a közutakon kialakult elviselhetetlen túlterhelés megszüntetése egyértelművé tette a döntést. A megvalósítás során 55 millió m³ földet mozgattak meg, 3 csatornahíd és 7 zsilip épül. Az új csatornán 4400 tonnás hajók forgalma válik lehetővé.

Az építkezés 2007-ben kezdődik, 3,3 milliárd EUR költségvetéssel. Költségviselői az EU és Franciaország. (Figyelemreméltó, hogy európai szinten a hajózási infrastrukturális beruházásokat elsősorban gazdasági és valós környezetvédelmi kérdésként kezelik annak ismeretében, hogy a hajózás a környezetvédelem eszköze, nem pedig ellensége. – A szerk.)

Bővül a bécsi kikötő



Tizennyolc százalékos fejlődési növekedéssel rekordévet zárt 2005-ben a bécsi kikötő. Az igények növekedésével lépést tartva döntést hoztak a kikötő bővítéséről. 2006 júliusában kezdő-

dik egy új kombiterminál, és egy raktárház építése, a munkálatokat előreláthatóan 2008-ban fejezik be. A kombiterminál beruházás mintegy 13 millió EUR-ba kerül, elkészülte után a kikötő több mint 100 000 m² rakpartfelülettel fog rendelkezni, melynek éves kapacitása 400 000 TEU. Az új terminál 6 párhuzamos vasúti sínen 6 irányvonat egyidejű rakodását teszi lehetővé.

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

TÁJÉKOZTATÓ KÖZLEMÉNY

A közúti áru fuvarozó és személyszállító vállalkozók versenyképességének javítása érdekében a Kormánnyal 2005. augusztus 23-án Megállapodást kötött négy meghatározó érdekképviselő. A 2006. január 26-án vállalt ígéretüknek megfelelően 2006. április 3-án áttekintették a Megállapodásban foglaltak teljesítését.

A FUVOSZ, a KKVSZ, az MKFE és a NiT Hungary közös megítélése szerint a hosszúideig tartó tárgyalási folyamat, az aláíró felek vitathatatlan jó szándéka ellenére, csak részben hozta meg a szakma által jogosan elvárt eredményeket.

A szervezetek véleménye szerint a rendkívül nehéz helyzetben lévő magyar közúti fuvarozási szakmában nem következett be érzékelhető, lényeges javulás. Az érdekképviselők ezért szükségesnek tartják a jelenleg megoldatlannak minősülő problémák legrövidebb időn belül történő érdemi rendezését.

Az érdekképviselők a tájékoztató elkészítésekor kizárólag szakmai szempontokat vettek figyelembe, és tartózkodtak a politikai értékítéllettől.

A FUVOSZ, KKVSZ, MKFE és a NiT Hungary a Megállapodás szövege szerint nem tekinti megoldottnak, illetve teljesítettnek:

- a közúti áru- és személyszállítási, fuvarozási tevékenység, továbbá a gépjárművek és a gépjárművezetők közúti forgalomban történő ellenőrzéshez kapcsolódó bírságolás szabályozását;
- a hazai teljesítményarányos úthasználati díjak alkalmazásának a fuvarozó vállalkozók versenyképességére vonatkozó hatásainak az elemzését;
- a hatósági ügyintézkések egyszerűsítésére az „egyablakos” rendszer létrehozását;
- egy alap létrehozását a szakma által befizetett szakképzési hozzájárulásokból a gépjárművezető képzés és továbbképzés finanszírozása céljából, mely alap fölött az ágazat szociális partnerei rendelkezzenek;
- a közgazdasági szabályozórendszert érintő javaslatokat, amelyek a gépjárműadóra, az általános forgalmi adóra, az iparűzési adóra, az illetékekre, a gépjármű felelősségbiztosításra, valamint a vámellenőrzésre vonatkoznak;

A FUVOSZ, a KKVSZ, az MKFE és a NiT Hungary az eddig megoldatlan szakmai problémákat a következő ciklusban megalakuló kormány elé terjeszti, a szakma versenyképességének és fejlődésének érdekében.

Budapest, 2006. április 3.

FUVOSZ KKVSZ MKFE NiT Hungary

- a szállítmányozói tevékenységre vonatkozó, a közúti szolgáltatókéhoz hasonló szigorú feltételrendszer kialakítását;
- a forgalmi engedély műszaki érvényességre vonatkozó rubrikáinak kibővítését a forgalmi engedély gyakori cseréjének megelőzése céljából;
- a figyelmeztető jelzések (sárga villogó lámpa) használati eljárásának egyszerűsítését és az engedélyek legalább három évre történő megadását;
- hogy a járművekre vonatkozó műszaki érvényesség legyen azonos a nem közúti közlekedési szolgáltatói járművekre vonatkozó előírásokkal. Az autóbuszok esetében az életkorhatár eltörlését;
- a gázolaj jövedéki adójának csökkentését;
- az alvállalkozók menetrendszerinti forgalomban való részvételét elősegítő feltételek kidolgozását;
- a hétfégi forgalomkorlátozás éjszakai feloldását, legalább a gyorsforgalmi úthálózat tekintetében.

A Megállapodás szövege szerint teljesítettnek tekintjük:

- a közúti áru- és személyszállítási, fuvarozási tevékenység, továbbá a gépjárművek és a gépjárművezetők közúti forgalomban történő ellenőrzésének szabályozását;
- a felrakó helyek büntethetőségének jogszabályba történő beépítését;
- a közösségi engedély adatváltozásának díjtétel csökkentését;
- a közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások kedvezményes hitelhez jutási lehetőségének kibővítését;
- a közgazdasági szabályozórendszert érintő javaslatok közül a külföldi és a belföldi napidíjra vonatkozókat;
- a különleges sárga rendszám megszüntetését az áru fuvarozó járművek esetében;
- az utakra fordítandó pénzeszközök felhasználása társadalmi kontrolljának növelését.

minden irányba
in all directions



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

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

Fluvius
Hajózási és Szállítmányozási Kft.
Nemzetközi szállítás, szállítmányozás, logisztika

Újabb hajóval gyarapodtunk!
Kibővült flottával, minőségi
szolgáltatással a megbízókért!

Telefon: 06 1 237 11 00
Fax: 06 1 237 10 91
E-mail: fluvius@fluvius.hu
Web: www.fluvius.hu

"Johanna" teljes hossz 102 m, hordképesség 1806 tonna.

Iroda: 1139 Budapest, Frangepán utca 7.



EXPO ARAD INTERNAȚIONAL



TRANSPORT-AR

Nemzetközi
szállítási és
kiegészítő
szolgáltatások
kiállítása

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

Autó szalon

Vasúti szalon

2006 június 8-11
Arad - Románia



www.expoarad.ro

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



Transforwarding Hungaria Kft.

Member of the Broekman Group

H-2046 Depo Törökbálint

☎ 23-511-640

www.broekman-group.nl

Fax 23-511-630 e-mail: k.bernatsky@transforwarding.hu

**Komplex logisztikai szolgáltatások
nemzetközi szállítványozás,
közúti, gyűjtőforgalom, belföldi szállítás.
Kempingezés éjjel-nappal.**

**Raktározás / disztribúció, teljes körű
vámügyintézés, kezességvállalás,
vámügyi szaktanácsadás, közvámraktározás,
átmeneti megőrzés, belföldi berraktár.**

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 mozgástér. 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 lágy és tenger az útjaink,
a lehető legjobban kezeljük őket!

A lehetőségek tárháza!

EAST GATE
BUSINESS PARK

- Raktár- és kereskedelmi csarnokok bérlete már 800 m²-től
- Irodabérlés

- Budapest északi vonzáskörzetének első modern logisztikai és üzleti központja
- Stratégiai elhelyezkedés a Főti út mellett, közvetlen kapcsolat az M3, 2A, 2B (MO) főutakra
- 36 hektáron 140.000 m² csarnokterület
- Bővülési lehetőség
- Szolid árak, rugalmas bérleti feltételek
- Ingatlanfejlesztés egyedi igények alapján
- Minőségi szolgáltatások

Tulajdonos



Értékesítés



(+36 1) 452-6970 ■ www.egbp.hu ■ ipari@eston.hu

Írjon velünk >> pályázatot

Fejlesztési tengelyek

- Tervezett uniós források 2007–2013

Innovációs pólusok

- Területfejlesztés – egykor és ma

Pályázatok

- Ipari Park cím
- Magyar Termék Nagydíj
- Európai Gazdasági Térség (EGT) Finanszírozási Mechanizmus

Virágzó vidék

- Tápiógyörgye:
falufejlesztés mesterfokon

Elháruló akadályok

- Munkavállalás az Európai Unióban



Előfizetési díjak: 5 alkalom, 1/2 év 4000 Ft

10 alkalom, 1 év 7950 Ft

KÉRJÜK, JELÖLJE BE, MELYIK ELŐFIZETÉSI CSOMAGOT VÁLASZTJAI

A megrendelő neve (akinek a nevére a számlát kéri):	
Számlázási cím:	
Hányadik számtól kívánja megrendelni:	<input type="checkbox"/> Átutalással <input type="checkbox"/> Csekkel
Megrendelő (olvasó) neve (akinek a nevére küldjük a magazint):	
A magazin postázási címe (ua., ha megegyezik a fenti címmel):	
Telefonszám:	E-mail cím:
Dátum:	Aláírás:

Kérjük, hogy a pontosan kitöltött előfizetési szelvényt postán (Starfish Média Kft., PályázatVadász magazin, 1134 Budapest, Lőportár utca 9.), vagy a (+36-1) 237-1209-es faxszámon juttassa el a kiadóba. A PályázatVadászra a www.palyazatvadasz.hu honlapon keresztül is előfizethet. A gördülőkény adatkezelés érdekében kérjük, faxolja el, vagy postán küldje be szerkesztőségünkbe a befizetést igazoló postai szelvény másolatát.

Előfizetési szelvény

METRANS



- Semleges „all in service” egy kézben és egy árban
 - Vasút
 - Közút – saját közúti szállítmányozási 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

Ön tudja a megoldást?



**TRUCK
EXPO**

**május
18-21.**

**HUNGEXPO
BUDAPESTI
VÁSÁRKÖZPONT**

Elindul egy teherautó A pontból B pontba. Pontosan leszállítja a rábízott árut, épen és sértetlenül. A megrendelő elégedett. A szállító elégedett, és újabb megrendeléseket kap.
Kérdés: Mi a fuvarozó titka?

Jöjjön el Ön is a TRUCK-EXPO Nemzetközi haszongépjármű és fuvarozási szakkiállításra – és megtudja a választ!

- Közúti nagyhaszongépjárművek • Felépítmények • Alkatrészek
- Buszok • Üzem- és kenőanyagok • Fuvarozás • Csomagszállítás
- Kikötők • Szolgáltatások • Szakkönyvek, szaklapok

Bejárat és regisztráció a II. kapunál.

Bővebb információ: www.truckexpo.hu

Társkiállítások: _____
INDUSTRIA - CHEMEXPO - SECUREX
május 16-19.

50% **VOLÁNBUSZ** kedvezmény

TRUCK-EXPO. Úton-útfélen.





Kerax 420.40 8x4 Meiller Halfpipe felépítménnyel



Kerax 420.40 8x4 Meiller Halfpipe felépítménnyel



Kerax 420.40 8x4 Meiller Classic felépítménnyel



Kerax 420.40 8x4 Meiller Classic felépítménnyel

Kiváló szövetségesek az építkezéseken

Egy építkezés során szinte mindig vannak kiszámíthatatlan tényezők, adódnak nem várt fordulatok. Épp ezért egy megbízható társ a projekt bármely fázisában szinte felbecsülhetetlen értéket jelent.

A **Renault Trucks** elsődleges célja, hogy a szállító vállalatok és gépkocsivezetők igényeinek maximálisan megfeleljen, sőt felülmúlja elvárásaikat. A nehéz körülmények közötti felhasználásra – közmunkák, utépítések, nagy volumenű építkezések, kőbányák és az úttalan utakon történő betonszállítás – kifejlesztett **Renault Kerax** modellcsalád a világhírű **Meiller** billenő felépítményeivel már számos esetben bizonyította megbízhatóságát. A két – egyenként több mint százéves múlttal rendelkező – világmárka tapasztalatára mára joggal számíthatnak a fuvarozók, s ezáltal az építkezések kivitelezői is: hiszen a **Renault Kerax** és a **Meiller** "nászából" született robusztus billenőplátós tehergépkocsik használatával egy kiszámíthatatlan tényezővel kevesebb terhet nyomja vállukat a munkálatok során.

A **Renault Kerax 420.40 8x4** modellek most kétféle **Meiller** hátrabilenő felépítménnyel ("Classic" és "Halfpipe") vásárolhatók meg a **Renault Trucks** márkakereskedéseiben.

A komplett járművekre 2 év teljes körű garanciát, a hajtásláncra pedig további 1 év garanciát!

Raktárkészletről azonnali szállítást biztosítunk.

	Classic	Halfpipe
Térfogat	18 m ³	17 m ³
Hosszúság	6600 mm	6250 mm
Szélesség	2300 mm	2280 mm
Magasság	1300 mm	1350 mm
Padlóvastagság	8 mm	8 mm
Oldalfalvastagság	5 mm	5 mm
Hornokfalvastagság	5 mm	5 mm
Hátfalvastagság	5 mm	5 mm
Billentési szög	50 fok	50 fok



Elkötelezetten az Ön sikeréért.

ALMÁDI TRUCK Kft., 2051 Biatorbágy, 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 autótű 2310 Szigetszentmiklós,
Loshogy u. 13. Tel.: (24)502-250, Fax: (24)502-233
Infonon: (1)280-1820
1097 Budapest, Táblás u. 38.
Tel./Fax: (1)358-1444

REGITRUCK Kft., 3700 Kazincbarcika, Űzdi út 3.
Tel.: (48)510-093, Fax: (48)510-099
4400 Nyíregyháza, Lujza u. 4.
Tel.: (42)595-106, Fax: (42)595-107

RENAX-Camion Kft., 7623 Pécs, Veres Endre u. 25.
Tel.: (72)516-940, Fax: (72)510-040
6750 Szeged-Alygó, MOL Iparterület
Tel.: (82)517-405, Fax: (82)517-407

RENIMPEX-DC Kft., 7030 Paks, Tolnai út 141.
Tel./Fax: (76)312-892
Kaposvár Tel.: (30)396-6586

SOMLAI TRUCK Kft., 8900 Zalaegerszeg,
Szállítók útja 1.
Tel.: (82)550-880, Fax: (82)550-882
9155 Lébény, Ipari Park
(M1 autópálya, Győr után, Lébényi kihajtó)
Tel.: (86)584-000, Fax: (86)584-002
Infonon: (30)395-3000



IVECO

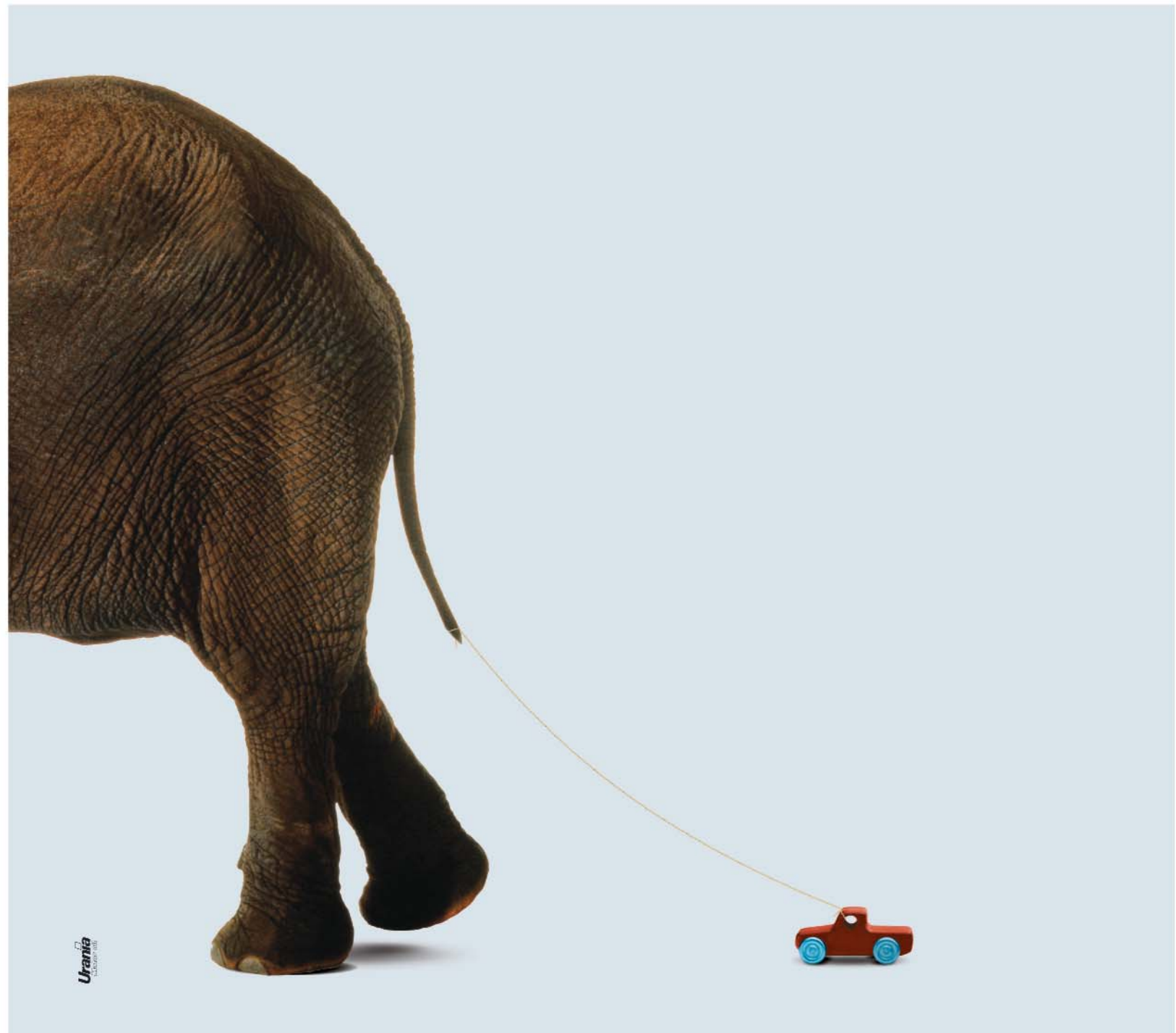
www.iveco.hu

Az Ivecoval igényeihez igazíthatja áruszállítója méretét.

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



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



Urania
Közvetítő

Márkakereskedések: ETS KFT., 2051 BIATORBÁGY, Buda Park, Paul Hartmann u., Tel.: 06-23-501-930 • LEVANTEX KFT., 1044 BUDAPEST, Ipari park u. 2., 06-1-435-3000 • SZALAY AUTÓHÁZ KFT., 6000 KECSKEMÉT, Katonatelep, 441-es főút, Tel.: 06-76-505-600 • BESSO RT., 7634 PÉCS, Pellérdi út 48., Tel.: 06-72-257-500 • TRUCK SAVARIA KFT., 9700 SZOMBATHELY, Sárvár u. 56., Tel.: 06-94-522-070
Értékesítési pontok: TRUCK SAVARIA DEBRECEN KFT., 4030 DEBRECEN, Ozmán u. 3., Tel.: 06-52-472-460 • KIPPER-CARGO KFT., 4002 DEBRECEN, Balmazújvárosi út 10., Tel.: 06-52-535-188 • UNICAR KFT., 3300 EGER, Külső sor út 8., Tel.: 06-36-512-015 • TRUCK ARABONA KFT., 9027 GYŐR, Fehérvári út 80., Tel.: 06-96-425-122 • HILCZ & FIA KFT., 7122 KAKASD, Kossuth u. 8/0, Tel.: 06-74-431-908 • KAPOS JGy RT., 7400 KAPOSVÁR, Füredi út 180., Tel.: 06-82-506-166 • TRUCK ITALIA KFT., 3526 MISKOLC, Szentpéteri kapu 78/B, Tel.: 06-46-413-105 • ETS KFT. SZÉKESFEHÉRVÁR, 8000 SZÉKESFEHÉRVÁR, Seregélyesi út 116., Tel.: 06-22-512-040 • ETS KFT. SZOLNOK, 5000 SZOLNOK, 32 főút, 59. km, Tel.: 06-56-510-340 • LEVANTEX TATABÁNYA 2800 TATABÁNYA, Győri út 43., Tel.: 06-34-512-450