

# NAVIGÁTOR



Milos  
utakon

12. oldal



Global  
DHL

16. oldal



Waberer's  
fejlesztés

24. oldal



Felsmann Balázs

**MÁVCARGO**



korszerű szolgáltatások...

# Légi teherszállítás közvetlenül Észak-Amerikába



A Malév Air Cargo szolgáltatásaival lehetősége nyílik arra, hogy Budapestről közvetlenül eljuttassa teherárúját az Egyesült Államokba, illetve Kanadába. Nyári menetrendi időszakunkban New York felé a hét bármely napján, Torontóba pedig heti 5 alkalommal szállítjuk küldeményét Boeing 767-200ER típusú repülőgépeinkkel. Várjuk foglalásaikat!

Malév Zrt. Árufuvarozási Igazgatóság

Malév Értékesítés  
Tel.: 1 296 7403

Malév Helyfoglalás  
1 296 8708 1 296 8090

**MALEV** Air Cargo 

## ***A megfelelő összeköttetés! Intercontainer Hungary Kft.***



A magyarországi kombinált fuvarozás új elnevezést kapott: a Pannoncont mostantól Intercontainer Hungary Kft. néven működik tovább.

- Minden héten 50 zártvonati összeköttetés Magyarországról és Magyarországra konténeri és csereszekrényei részére.
- Gyors és megbízható kapcsolat Nyugat-Európával, Dél-Európával, Délkelet-Európával, valamint a FÁK államaival.
- Az internetes könyvelés, küldeménykövetés és ügyfélközpontunk támogatása – szolgáltatásunk részét képezik.
- Logisztikai szolgáltatásokban, valamint tanácsadásban intermodális fuvarozási szakembereink segítik Önt.
- Saját kirendeltségeink működnek Budapest-MAHART terminálon, Záhonyban, valamint Tiszaújvárosban. Budapest-BILK terminálon ügynökségünk áll az Ön rendelkezésére
- További Intercontainer képviselők Hamburgtól Moszkván át Isztambulig.

**Intercontainer Hungary Kft. A megfelelő összeköttetés!**

*Intercontainer Hungary Kft.  
Központ, 1037 Budapest, Montevideo utca 4.  
Tel. +36 1 430 30 40, Fax +36 1 436 79 80  
E-mail: ic.hungary@icfonline.com*

**[www.icfonline.com](http://www.icfonline.com)**

**intercontainer**

# 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

**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

141. megjelenés

## TÁMOGATÓINK

**Magyar Szállítmányozói  
és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége,  
MÁV Cargo Zrt., MÁVTRANSSPED Kft.,  
Masped Zrt., Raabersped, Delog Kft.,  
Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.,  
Bombardier Transportation Hungary Kft.,  
Raaberlog Kft., Milos Spedició Kft.,  
Hödlmayr Hungária Logistics Kft.,  
Eurosped Zrt., Pannoncont Kft.,  
Waberer's Csoport, Hungarokombi Kft.,  
BILK Kombiterminál Zrt.,  
Hungaria Intermodal Kft.  
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: Kovács Eszter



## Szállítmányozás 2006

A vasút és a biztosítás a két legfontosabb téma – ajánlotta az idei konferencia szervezőinek figyelmébe *Kautz István* a szállítmányozó szövetség közgyűlésén. A magyar szállítmányozás első számú szaktekintélye különösen fontosnak tartja, hogy a ma már hagyományos szállítmányozási konferencián a szakmát foglalkoztató kérdések kerüljenek napirendre. Éppen ezért nagy öröm és megtiszteltetés számunkra, hogy hetedik konferenciánk főtámogatója a MÁV Cargo Group. Ugyancsak megtisztelő számunkra, hogy a Mased csoportot, a Raaberspedet, s szakmai partnerként, a szállítmányozó szövetséget is támogatóink között üdvözölhetjük, a többi szponzor mellett.

Merre tovább, szállítmányozás? Új kormány, új minisztérium? Szabályozás, de: mikor és hogyan? Mire készül a MÁV Cargo Group? – ezek lesznek a konferencia fő témakörei, de napirendre kerül a szállítmányozási felelősségbiztos, a fuvarpiac, a logisztika, az informatika, a vám és az új társasági törvény is. *Felsmann Balázs*, a GKM közlekedésért felelős infrastrukturális szakállamtitkára már jelezte: vállalja a nyitóelőadás megtartását. Felkértük előadás tartására *Elmar Wielandot*, a Schenker & CO.AG. igazgatósági elnökét és *Friedrich Machert*, a Kühne & Nagel kelet-európai regionális vezérigazgatóját is.

Ismételten a Hotel Corinthia Aquincum lesz a november 9-10-ei konferencia, a Szállítmányozás 2006 színhelye. *Kiss Pál*, a rendező Magyar Közlekedési Kiadó igazgató-főszerkesztője a rendezvény sajtótájéko-

zatóján bejelentette, hogy az első nap délutánján bemutatkozik a MÁV Cargo Group. *Kozák Tamás* elnök-vezérigazgató a csoport üzletpolitikájáról, *Kovács Imre* vezérigazgató-helyettes pedig a vasúti áruszállítás európai tendenciáiról tart előadást. *Kemenesi Zoltán* vezérigazgató bemutatja a BILK Kombiterminált, *Kiss Gyula* ügyvezető igazgató viszont a jubiláló MÁV Kombiterminált. A hazai magánvasutak helyzetéről várhatóan *dr. Berényi János*, a Magyar Vasúti Egyesülés elnöke fog beszélni.

Még mindig: szabályozás? – kérdezik olvasóink havonta, mivel a múlt évben ismételten napirendre került a szállítmányozás szabályozása, de a kormányzati változások miatt, késik a végleges döntés. Így várhatóan a konferencián is szóba kerül a téma. *Kautz István* elképzelhetőnek tartja, hogy az új helyzetben, a Közlekedési Főfelügyelet lesz az illetékes. *Horváth Zsolt Csaba*, a Közlekedési Főfelügyelet új főigazgatója azonban nem csak erről fog előadást tartani.

Konferenciánk egyben szakmai találkozó is. Az első napi fogadáson részt vesznek a szakma vezető személyiségei és a hagyományoknak megfelelően, a főtámogató MÁV Cargo elnök-vezérigazgatója, *Kozák Tamás* fog pohárköszöntőt mondani. Ezúttal is átadják a Magyar Szállítmányozásért kitüntetések és lesznek születésnapi köszöntők is.

A Szállítmányozás 2006 a szállítmányozók és fuvarozók kiemelt szakmai eseménye. Mindenkit szeretettel várnak a rendezők és szervezők.



**Sínen vagyunk...**

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

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

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

## Vasutasnap, 2006



Heinczinger István, Kóka János és Gaál Gyula a budapesti ünnepségen

Négy éve a MÁV vezetőinek leváltásáról, most viszont a vasúti reformról döntöttek a kormány vezetői a vasutasnap előtti ülésükön. A hagyományos 56. vasutasnap helyszínén, Budapesten és nyolc nagyvárosban köszöntötték az ország vasutasait a kormányzat, a MÁV és a GySEV vezetői. A MÁV Cargo vasutasnapi ünnepségét Szegeden tartotta.



Tisztavatás Budapesten

Fotó: Böhm Katalin

Kóka János miniszter a központi ünnepségen bejelentette: a második Gyurcsány-kormány kellő erőt és bátorságot gyűjtött ahhoz, hogy az országban beinduljanak a reformok. A kormány döntése értelmében az elsők között startol a vasúti reform. A miniszter kitért arra, hogy a vasúttársaságnak takarékosabban és jobb szolgáltatást nyújtva kell működnie, a piaci versenyben az utasok érdekeit kell szem előtt tartania. A vasúti piacnyitásra utalva kijelentette: a versenyben az számít, hogy ki tud jobb szolgáltatást nyújtani minél olcsóbban, és szeretné, ha a MÁV ennek a versenynek nyertese lenne. Kóka János kérte a vasutasokat, hogy segítsék a reform végig vitelét.



Kozák Tamás köszönti a szegedi rendezvény vendégeit

Fotó: Kiss Györgyi

Mint ismeretes, a kormány a MÁV és a Volán menetrendjének és díjszabásának összehangolásával kezdi a helyi tömegközlekedés átalakítását. A Volán-társaságokat is a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium alá rendelik. A párhuzamos szolgáltatások megszüntetésére 28 MÁV-mellékvonalat szüntetnek meg, és jelentős létszám-leépítés is várható. A januártól önálló MÁV Cargo Zrt. privatizálásáról is döntött a kormány. Olyan magas eladási ár nem várható, mint amilyet a Budapest Airport esetében realizáltak – fűzte hozzá Kóka János.

Az idei vasutasnapon több mint 300 dolgozó kapott kitüntetést, illetve részesült elismerésben.

Felsmann Balázs a szakállamtitkár

## A minisztérium nem hatóság, a minisztérium stratégiai központ



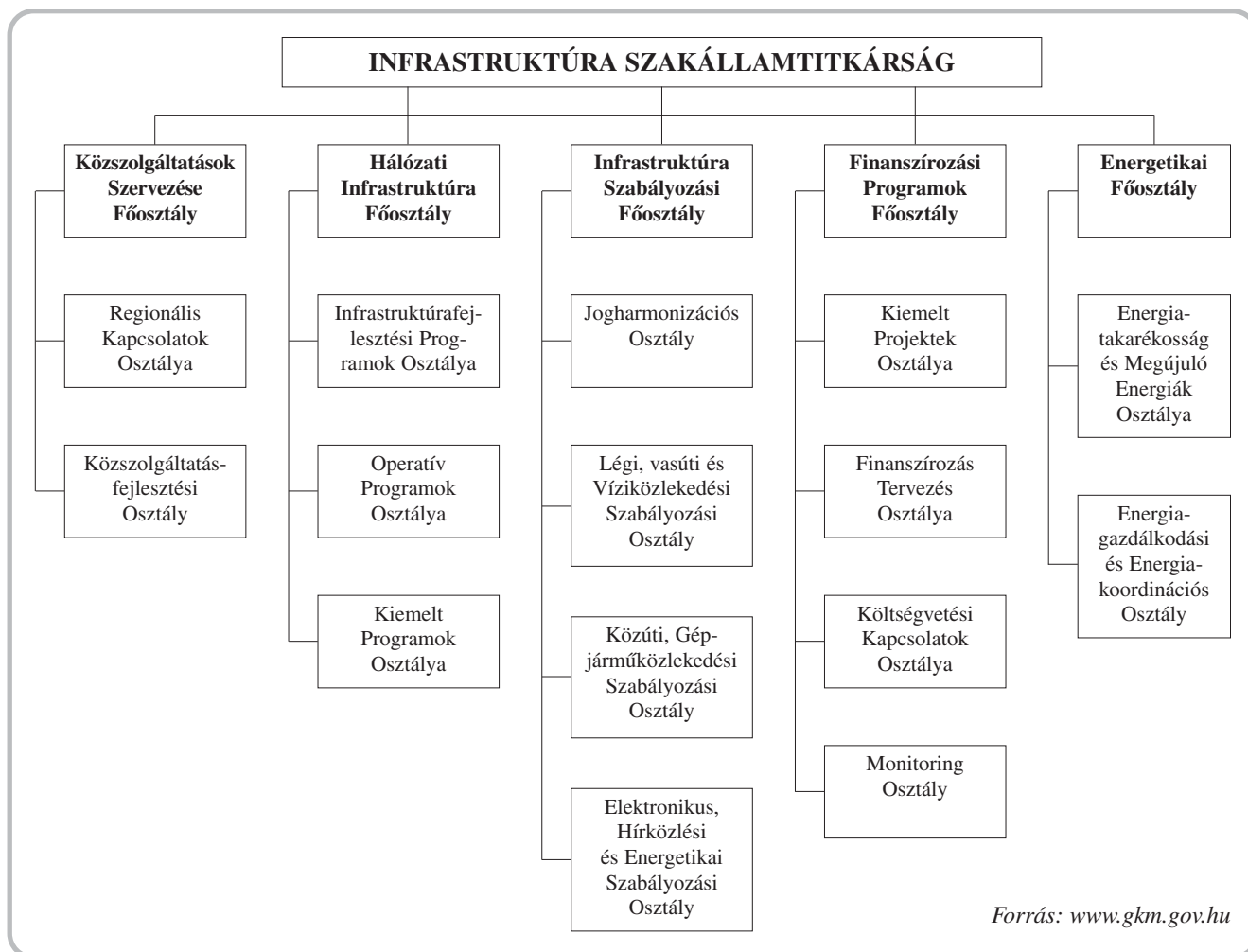
Felsmann Balázs a közlekedést felügyelő infrastrukturális szakállamtitkár. A Budapesti Közgazdasági Egyetem pénzügyi és menedzsment szakán szerzett diplomát, majd Barcelonában tanult a közép-európai egyetemi oktatók részére indított speciális képzésen. Az elmúlt években az üzleti életben dolgozott, így – többek között – volt a Béres Rt. befektetési és gazdasági igazgatója is. Egy éve dolgozik a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban. Mostani kinevezése előtt, a 37 éves szakember a vagyongazdálkodási főosztályt vezette. Nős, három gyermeke van. Angolul és oroszul beszél.

A kormányzati átalakítás időszakát éljük, bár nem változott a minisztérium neve és nem változott a miniszter személye sem. A második Gyurcsány-kormányban is Kóka János lett a gazdasági és közlekedési miniszter. Meglepő, hogy ennek ellenére megszűnt a közlekedési államtitkárság és a közlekedés ebben a ciklusban az infrastruktúra szakállamtitkár felügyelete alá került. Megszűnt a politikai államtitkári tisztség, így Dióssy László és Szanyi Tibor is megvált a tárcától. Horváth Zsolt Csaba eddigi közlekedési helyettes államtit-



A GKM július elsejével kinevezett új felsővezetői a bemutatkozó sajtótájékoztatón (balról jobbra): Garamhegyi Ábel, Csepeli György, Kóka János, Egyed Géza, Kákosy Csaba, Balogh András (kinevezése időközben meghíúsult), Mészárosné Peredy Gabriella, Felsmann Balázs, Merényi Miklós





kár viszont újabb jelentős megbízást kapott, az átalakítás és korszerűsítés előtt álló Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója lett. A közlekedési államtitkárság szervezeti egységei július 31-ével befejezték működésüket, és vezetőik, illetve munkatársaik foglalkoztatásáról azonban lapzártánkig még nem született döntés. Úgy hírlik, néhányan megválnak a minisztériumtól, illetve ugyancsak néhányan pedig pályáznak az új vezetői tisztségekre. Kóka János azonban jelentős létszámleépítésről beszél nyilatkozataiban. A miniszter úgy fogalmazott bemutató sajtótájékoztatóján, hogy a GKM új vezetése három területre fókuszál: a vasúti reformra, az energiapolitikára és a tudásgazdaságra. A GKM funkcionális minisztérium lesz, és szakít az eddigi szakágazati felállással. Igaz, az elfogadott kormányprogramban előkelő helyet és szerepet kapott a közlekedés fejlesztése.

*Felsmann Balázs* lesz a második Gyurcsány-kormány közlekedéspolitikusa. A GKM infrastrukturális szakállamtitkára fogadta *Kiss Pált*, lapunk főszerkesztőjét és kijelentette: az ő elképzelése szerint a minisztérium nem hatóság, a minisztérium stratégiai központ. „Nem vesszük át az elődök szerkezeti felépítését. Az összevont két minisztérium 13 főosztályából mindössze 5 marad. Szétválik a stratégiai tervezés, az intézkedések végrehajtása, valamint a projektek felügyelete. Új típusú köztisztviselő karra van szükség, hiszen ezek már nem bürokratikus jellegű feladatok, ezért rugalmasságot és üzleti szemléletet is követelnek. A főosztályok sem lesznek nagy létszámúak – átlagosan húsz–harminc fővel működnek majd. Mivel az átalakítás előkészítése külső

tanácsadók bevonásával már egy éve folyik, úgy vélem: gyorsan át tudunk állni az új rendszerre.”

Együttműködő és kooperáló lesz a szakállamtitkárság stílusa – a fiatal szakember célkitűzései szerint. Erősíteni szeretné a háttérintézményeket, így nagyobb szerepet szán a KTI Kht. részére is. Áttekintik az UKIG működését is, mielőtt új profiljáról döntenének. Felsmann Balázs fogja képviselni a magyar kormányt a közlekedési miniszterek európai fórumán, illetve ő fog tárgyalni a szakmai szervezetekkel is. Szinte a kinevezését követő napon találkozott a hazai vasúti társaságok vezetőivel, mivel részt vett a Magyar Vasúti Egyesülés közgyűlésén. A funkcionális alapelv megvalósítása ellenére nem kerülnek háttérbe az alágazati szempontok sem – véli Felsmann Balázs, mivel titkárságán ún. kiskabinet alakul alágazati koordinátorok részvételével, akik jogosultak lesznek – adott esetben – az államtitkár képviselőre is. *Szűcs Lajos* – eddigi közlekedéspolitikai főosztályvezető – személyében már ki is nevezte az első alágazati koordinátort, mivel a tapasztalt szakembereket szeretné a szakállamtitkár megtartani.

Augusztus 1-jével már az új felállású szakállamtitkárság, illetve az említett öt főosztály működik. A vezetői kinevezések a pályázatok értékelése után, várhatóan szeptember 1-jei hatállyal realizálódnak.

Ekkor startol az új szakállamtitkárság.

Addig is, a minisztérium honlapján tájékoztatják a fejleményekről a szakma képviselőit, partnereiket és az érdeklődőket.

Közlekedési Főfelügyelet

## Horváth Zsolt Csaba az új főigazgató



Személyi változás történt a Közlekedési Főfelügyelet élén. Dr. Békési István főigazgatót – aki csaknem négy éve látja el ezt a tisztségét – a gazdasági és közlekedési miniszter felmentette beosztásából. A Közlekedési Főfelügyelet új főigazgatója Horváth Zsolt Csaba (34 éves) lett, aki július 17-ei kinevezése előtt a GKM közlekedési helyettes államtitkára volt. Horváth Zsolt Csaba főigazgatói kinevezésével megkezdődik a Közlekedési Főfelügyelet szervezeti korszerűsítése, mivel a hatásköre jelentős mértékben bővül a közeljövőben.

Horváth Zsolt Csaba tíz éve dolgozik vezetőként a közlekedésben. A 34 éves szakember első diplomáját a BME közlekedésmérnöki szakán szerezte, másoddiplomáját pedig a Corvinus Közgazdaságtudományi Egyetem vállalkozástudományi szakán. Pályafutását a Malév Air Cargo osztályvezetőjeként kezdte, majd szakigazgató, illetve értékesítési igazgató lett a nemzeti légitársaságnál. Rövid kitérő után a Giraud-Volancamion vezérigazgató-helyetteseként, majd 2003–2005 között a MÁV Cargo kereskedelmi igazgatójaként dolgozott. Felsőfokú angolnyelv-tudással rendelkezik.

Gebrüder Weiss

## Új észak-európai hálózat

Szeptember 1-jétől négy új együttműködő partner gondoskodik a Gebrüder Weiss közúti rendszerforgalmáról Skandinávia és a Baltikum, valamint a konzern közép- és kelet-európai országokban működő 14 telephelye között. Eddig mindössze hat osztrák telephely volt ezekkel az országokkal egy rendszerbe foglalva.

A Gebrüder Weiss (GW) ügyfeleinek küldeményeit Svédországban a Road Link, Norvégiában az Universal-cégek, Finnországban pedig a Finn Posta kezeli. Dániában és Észtországban, Lettországon és Litvániában a Combifragt EHI a GW partnere. Valamennyi felsorolt vállalat a Finn Posta logisztikai üzletágához tartozik. A Finn Posta ezen rendkívül dinamikus növekvő ágazata legutóbb 510 millió eurós forgalmat realizált 1350 alkalmazottal és több mint 700 ezer küldeményt továbbított.

Oskar Woisetschlager, a GW rendszermenedzsere az új partnerstruktúrával kapcsolatban kijelentette: „Országonként egy partner, amelyeket egy vállalat egyesít. Ebben a konstellációban egyszerűen rögzíthetünk közös szabványokat és minőségi előírásokat, amelyek ezáltal gyorsan megvalósíthatóak és nagyon jól ellenőrizhetőek”.

MÁV Kombiterminál

## Aradi terjeszkedés

Aradi székhellyel romániai leányvállalatot alapított a MÁV Kombiterminál Kft., értesítette a Navigátort Kiss Gyula ügyvezető igazgató. Az MC RO-LOG Srl. ügyvezetője Wagner István, és 50 százalékos tulajdonos társa a lengyel Trade Trans Invest.

Az MC RO-LOG Srl. fő profiljai közé tartozik a szállítványozás, raktározás. A projekt cég létrehozásának másik indokaként Kiss Gyula azt emelte ki, hogy Aradon egy korszerű kombiterminál és logisztikai központ megvalósításának előkészítését kezdi meg az MC RO-LOG Srl. Egyébként ez lesz Romániában az első korszerű vasúti terminál. A projekt a tervek szerint 2007-ben valósul meg.

## Új helyen a MÁV Cargo Zrt.

Az idén januártól önállóan működő MÁV Cargo fizikailag is elválnak a MÁV Vezérigazgatóságtól és elköltözik az Andrassy úti székházból. A MÁV Cargo Zrt. új címe szeptember 1-jétől:

1134 Budapest, Váci út 92.

Régi és új arc a Eurogate Logisztikai Zrt. élén

## Több iroda, több szolgáltatás

**A londoni székhelyű Eurogate Freight Group dinamikus fejlődésének részeként a magyarországi cége idén márciusban zártkörűen működő részvénytársasággá alakult. A Eurogate Logisztikai Zrt. a Eurogate Budapest Nemzetközi Szállítmányozási Kft. jogutódjaként tevékenykedik tovább. Szabó Károly hálózati igazgatóval (a társaság korábbi ügyvezetőjével) és Márton Zsolt vezérigazgató-helyettessel a változás szükségességéről, a szervezeti átalakulásról és a jövőbeni elképzelésekről beszélgettünk.**

A vállalatcsoport jelentős terjeszkedési terveinek, azaz a különböző, itthon és külföldön történő cégvásárlási és irodanyitási befektetéseknek célszerűbb jogi formája a részvénytársaság, indokolta a változásokat a vezetés. A tavaly elkezdett átalakulási folyamat idén márciusban ért véget, amikor a Cégbíróóság bejegyezte az új vállalkozást. Az új szervezet új irányítási formát is öltött: Nagy György tulajdonos és elnöke vezérigazgató helyetteseként a budapesti iroda operatív ügyeivel egy fiatal üzletember, Márton Zsolt foglalkozik:

– Az üzleti tanácsadás világából érkeztem a szállítványozás területére, ezért sok mindent kellett és kell megtanulnom a szakmából. A munkám mégis elsősorban vezetési feladatokhoz kötődik, amelyek a változó piaci környezet, a szervezeti átalakulás, a fejlődés miatt szükségesek. A Eurogate Logisztikai Zrt. neve is magában foglalja, hogy merre kívánunk tovább haladni: a nemzetközi irányzatoknak megfelelően a expedíció mellett logisztikai szolgáltatónak a kapcsolódó iparágban is tevékenykedni. Ennek egy sikeres példája az oroszországi Samarában való megjelenésünk, ahol a Eurogate-csoport sikeresen pályázott az ALCOA multinacionális alumíniumipari cég által kiszervezett transport management funkciók és feladatok átvételére.

A létrehozott leányvállalatok, külföldi irodák működését és üzletek koordinálását egy tapasztalt szakember, a korábbi ügyvezető igazgató, Szabó Károly irányítja:

– A Eurogate európai hálózata már évek óta azt a FÁK-országokba irányuló terjeszkedési stratégiát követi, hogy a fejlett és a fejlődő piacok közötti árutovábbításban az üzletlehetőségek közvetlen közelében kell részt venni. Az elmúlt időszakban ennek részeként

nyíltak sorban a közép-kelet- és kelet-európai irodák; ma nyolc országban tizennégy saját céggel büszkélkedhetünk. Két éve eredményesen működik a moszkvai irodánk, rövid időn belül pedig Ukrajnában is megjelenünk. A következő lépés feltérképezni a belorusz piacot és ott képviselőt létrehozni, emellett tervezzük a román piac meghódítását is.

A társaság egyfajta ugródeszkanak tekinti a ma még főként exportszállításokat jelentő ALCOA-üzletet, amely nemcsak jó ajánlólevél lehet a további ügyfelek előtt, hanem a keleti piac és üzleti világ még mindig sajátos körülményei között ki is próbálhatja magát, később még a kapcsolódó területeken is, mint amilyen például a belföldi szállítványozás, a logisztika, a tengeren túli szállítások. A hálózati igazgató hozzátette: már most értékes tapasztalatokat szereznek a helyi adottságokban, szemléletben, játékszabályokban, amelyek a keleti országok történelmének fogva más üzletszerzési technikákat, más kereskedelmi fellépést követelnek a betelepülő szolgáltatóktól, mint amilyenek Nyugat-Európában megszokottak.

– A földrajzi terjeszkedéssel párhuzamosan tehát szélesítjük a szolgáltatási palettánkat, és a mindenáron való ügyfélszerzés helyett a magas színvonalat, a minőséget szem előtt tartva a



Nagy György

hozzáadott értékek növelésén dolgozunk a fő irányban, az Anglia és Kelet-Európa közötti áruforgalomban – vette át a szót a vezérigazgató-helyettes. – Társaságunk erősségei a hálózati szerkezet, a megbízhatóság, valamint a méretünkön fogva az egyedi igényekre szabott megoldások kínálata. Így az egyre élesebb piaci versenyben, a nyomott árak és a forint gyengülése dacára is képesek vagyunk gyarapodni. Cégcsoportunk a múlt évet ötvenmillió eurós forgalommal zárta, 2006-ra pedig több mint húszszázalékos növekedést irányoztunk elő.

A hagyományos közúti szállítványozási tevékenységük és bejáratott gyűjtőútvonalaik mellett két éve önálló üzletággá nőtte ki magát a légi forgalmuk. Szintén két éve Magyarországon, egy éve pedig Szlovákiában eredményesen működik a vasúti üzletáguk. Idén év elején alapították a GETRAIL nevű saját cégüket Antwerpenben a be-





The Complete European  
Logistics Provider



EurogateInternational



Márton Zsolt 1995-ben végzett az ELTE-n programtervező matematikusként. Egyéves londoni ösztöndíját követően különböző hazai informatikai és üzleti tanácsadó vállalatoknál helyezkedett el, majd vezetési tanácsadással foglalkozott. A PricewaterhouseCoopers, majd az IBM ilyen profilú üzletágának éléről került a Eurogate-hez idén februárban, ahol most vezérigazgató-helyettesként tevékenykedik.



Szabó Károly 1972-ben kezdte szakmai pályafutását a Hungarocamiónnál. Csaknem három évtizeden át, a számléltérítést végigjárva különböző beosztásokban dolgozott ott, végül kereskedelmi vezetőként távozott. Ebben a posztban igazgolt át a Deltasped Kft.-hez, ahol hamarosan ügyvezető igazgató lett. Két év elteltével, 2003-ban a Eurogate Kft. élére került, amelyet annak átalakulásáig vezetett. Néhány hónapja az új részvénytársaság hálózati igazgatója.

érkező konténerszállítmányok továbbfuvarozására, többek között Kazahsztán, Üzbegisztán, Mongólia irányába. A vasúti forgalom mellett a rotterdami kikötőben székelő TRAXX konténerszállítmányozó társaságban szereztek részeselet, amelynek révén bekapcsolódhatnak a kínai áruk importkereskedelmébe.

A Eurogate Logisztikai Zrt. projekt üzletága elsősorban a FÁK-országokban zajló, többéves nagyberuházások (olajfeltárások, táborépítések) logisztikai kiszolgálására alakult. Ennek kapcsán egy fővállalkozó beszállítójaként a teljes szállítmányozást a Eurogate londoni és budapesti irodája végzi, köztük számos különleges feladattal, például túlméretes vagy veszélyes áruk, illetve nagy értékű, kifejezetten fegyveres kísérettel igénylő áruk fuvarozásával.

A távolabbi tervek között szerepel a raktárlogisztikai és a belföldi disztribúciós tevékenységek megszervezése, ahogy azt az ügyfelek igényei megkövetelik. Egyelőre csak raktárbérletről beszélhetünk, de a fejlődés abba az irányba tart, hogy saját eszközökkel rendelkezzenek. A cégvezetés hasonlóképpen lát fantáziát a vállalatok belső, termelési logisztikájában való közreműködésben itthon és külföldön egyaránt, amire már nemcsak az autópárházban, hanem egyre szélesebb körben jelentkezik megbízói igény.

– Az orosz piacon úgy tapasztaljuk, hogy a helyi cégek megfelelő technikai háttér, tapasztalatok, szakemberek, európai kapcsolatrendszer hiányában magas költségszinten, alacsony hatékonysággal működtetik szállítmányozási-logisztikai szervezeteiket. Bár rendszerint költséges és ennél fogva kockázatos

vállalkozás átvenni és újragondolni egy-egy kiszervezett tevékenységet, a magas színvonalú szolgáltatási képességünk birtokában arra törekszünk, hogy a Eurogate számára ott is teremjen babér – tette hozzá Szabó Károly.

Mindkét vezető egyetértett abban, hogy a legfontosabb érték a tapasztalt munkatársak felhalmozott tudása, ami semmi mással, sem a bármikor lízingelhető korszerű járművekkel, sem a legújabb fejlesztésű informatikai rendszerekkel nem pótolható.

– A technikai vívmányok a munkát támogatni képesek, de a legjobb fuvaroptimalizáló program is csődöt mond, ha a kezelő diszpécser nem látja át megfelelően a járműpark futását. Ezért elsősorban a kollégák tapasztalatára kívánunk építeni a jövőben is – zárta a beszélgetést Márton Zsolt.

Varga Violetta

Magasabb színvonalon

## Új utakon a Milos Spedíció

A **MILOS** név már több évtizede ismert a nemzetközi fuvarozásban. A **MILOS** feliratú kamionokkal Nyugat-Európa útjain sűrűn lehet találkozni. A nemzetközi szállítmányozási és fuvarozási főprofil mellett a cég 2004-ben kis szünet után újraindította a belföldi logisztikai üzletágát. A már meglévő 24 tonnás ponyvás pótos, illetve nyerges szerelvényeivel szárazdarabáru-fuvarozással kezdte a belföldi fuvarozást, a folyamatos járműfejlesztések pedig hűtős (mélyhűtött) és ömlesztett tömegáru szállítására alkalmas (billencs) járműpark bővítésére irányulnak. Az ausztriai leányvállalat után a cég Magyarországon és Szlovákiában is nagy áruházláncok és élelmiszerdiszkontok részére terítő fuvarozást végez, illetve tömegáru-szállítást multinacionális útépítéssel foglalkozó cégek részére.

Mi motiválta a céget, hogy a sikeres nemzetközi fuvarozó tevékenység mellett a hazai piacra is nyisson, bővítse szolgáltatási körét? A válasz egyszerű: a **magasabb színvonalú, megnövekedett belföldi fuvarozási piaci igények MILOS cég részéről történő kielégítése.**

2004 év elején a hűtést nem igénylő, nagy térfogatú áruk disztribúciójával kezdte el az áruterítést a **MILOS** cég. E termékkör fuvarozása mellett folyamatosan fejlesztette a gépkocsiparkját azzal, hogy hűtést igénylő termékek fuvarozására specializált felépítményekkel bővítette. Gépjárműparkja 24 tonnás tandem pótos és nyerges szerelvényekből áll.

A **MILOS HOLDING** belföldi fuvarozó üzletága két piaci szegmensben működik. Az *egyik csoport a tömegáru vo-*

*nal.* Ezen a területen 2004 év végén kezdte el fuvarozói tevékenységét a **M és M Transzport Kft.** szervezésében. A tervezett gyors ütemű hazai autópálya-építési program és az útépítésekkel várható szállítási szükségletek felismerése indokolta, hogy a cégen belül erre a munkafolyamatokra külön üzletágat hozzanak létre. A **MILOS** cég a gépkocsiparkjának bővítését irányozta elő. A gépkocsi-, illetve felépítményvásárlásnál elvárás volt, hogy olyan típusokat szerezzenek be, amelyekkel teljes körű szolgáltatást tudnak nyújtani, a 4 tengelyes terepes autótól az 5 tengelyes, 27 tonna teherbírású nyerges billencsekig. Ezzel a szállítási lehetőségeket kívánta a cég szélesíteni. A cég rendelkezik anyaglelőhelyekkel is, tehát a megrendelőket a szállításon kívül az útépítésknél használatos anyagokkal is ki tudják szolgálni. Jelenleg a legnagyobb megrendelők multinacionális útépítő cégek, illetve hazai konzorciumok. A jövőbeni tervek között szerepel ezen üzletág bővítése, amit a továbbra is tervezett dinamikus útépítési, fejlesztési koncepció indokol. Olyan eszközök beszerzése a cél, amelyekkel komplett szolgáltatást tudnak nyújtani a partnerek részére.

*A másik csoport a belföldi élelmiszer disztribúció.* A multinacionális áruházláncok részéről meghirdetett disztribúciós pályázatokon a **MILOS** cég sikeresen vett részt. Ennek eredményeként belföldön az élelmiszerdiszkontok és hipermarketek részére kezdte meg a magas színvonalú fuvarozó tevékenységet. A hűtős gépkocsipark az élelmiszer disztribúcióval szemben támasztott valamennyi követelménynek megfelel. Egyaránt alkalmas fagyaszott és hűtött áruk fuva-





rozására. A gépjárművek válaszfalas kivitelű eszközök, különböző termékek elkülönített szállítását biztosítják. Megbízzák multinacionális áruházláncok. Feladat a központi elosztó raktárból az áruk boltokba juttatása. A szállítandó áruk a mélyhűtött termékek, hűtött termékek, zöldség, gyümölcs, szárazáru. A feladat nagyon összetett, időablakos érkezéseket kell tartani, tehát a raktárból a lehető legrövidebb úton kell a boltokba érkezni. A feladatot ellátó gépkocsivezetők magas színvonalon végzik a munkájukat, amit folyamatos képzésekkel még tovább fejleszt a cég. Az egységes, színvonalas megjelenéshez a gépkocsivezetők részére esztétikus, egyedileg tervezett formaruhát biztosít a cég.

A nemzetközi fuvarozástól jelentősen eltérő fuvarszervezési feladatokat jelentő munkához bővítette a létszámot, új szakembereket vett fel a cég. Három új, regionális irodát hozott létre a feladatok helyszíni szervezéséhez. A gépkocsivezetők irányítását, az autók folyamatos nyomon követését 24 órás diszpécser szolgálat eredményesen, hatékonyan látja el. A gépjárművek elektromos kézi vontatású targoncával vannak ellátva, illetve hidraulikus emelő hátfallal rendelkeznek. A tandem pótos szerelvényeket a megbízó igénye szerint alakították ki, tehát a gép és a pót egy egyszerű folyamat végén összenyithatóvá válik, ami lerövidíti a rakodásra fordított időt.

A megnövekedett belföldi fuvarozási igények miatt a **MILOS** cégen belül a **TRANS-MAX HUNGÁRIA Kft.**

megalakulásával önálló cég végzi a belföldi fuvarok ellátását. E céget elsődlegesen a disztribúciós szállítások sikeres lebonyolításához alapították. Belföldi országutakon, bevásárlóközpontoknál, áruházláncok egységeinél egyre több **MILOS** feliratú autóval lehet találkozni, amely az áruházlánc színére festett logózót, pótkocsit vontat. A cég újabb multinacionális céggel való, hosszabb távú együttműködés kialakításán dolgozik. Több áruházlánc és gyártó részére terítő szállításokat is végez, nemcsak Magyarországon, hanem az egész közép-európai régióban. Ennek biztosításához Szlovákiában, Csehországban és Horvátországban megalapította a **TRANSMAX cégeket**, megalapozva ezzel Nyugat-Európa után Közép-Európában a **MILOS** cég piaci megjelenését, működését a disztribúciós területen.

Ezen szolgáltatás nemcsak a diszpécserektől, gépkocsivezetőktől igényel pontosságot, hanem a kiszolgáló munkatársaktól is. Az áruházláncok részéről igényelt elvárásoknak a **MILOS** cég folyamatosan, sikeresen megfelel. Erősítve a cég már ismert szlogenjét:

*Minden időben,  
mindent időben!*

Dr. Molnár Gábor a Hungarocargo élén

## A Masped-csoport előnyei



**A kétdiplomás, szállítmányozási témában doktorált külkereskedelmi szakközgazdász a gyógyszeripari és kozmetikai termékek forgalmazásával foglalkozó Medimpexnél kezdte a pályafutását 1967-ben. Huszonhárom év után kis kitérővel a Kühne & Nagel Kft.-hez igazolt, ahol két részletben összesen több mint hat évet töltött. A két etap között nyolc évig a legnagyobb európai tankspeditőr, a német Hoyer-csoport hazai vállalatát vezette. Idén márciusban Erni János hívta a Hungarocargo Kft.-be társigazgatónak, majd az ő június végi visszavonulásával és a cég százszázalékos MASPED-tulajdonná válásával dr. Molnár Gábor maradt az ügyvezető. Felelősége ügyvéd, fia nemzetközi pénzügyi területen tevékenykedik.**

– *Mi változik a vállalat életében attól, hogy mostantól egyedül áll az élén?*

– Való igaz, hogy nehéz átvenni egy ennyire személyre szabott társaságot. Az Erni házaspár 1989-ben megteremtette és azóta eredményesen működtette a Hungarocargót. A magyar szállítmányozói piacon azon kevés vállalkozások közé tartozunk, amelyek felölelik a spedíció valamennyi területét, bár elsősorban konténerekkel foglalkozunk. Mindent

meg kívánok tartani és továbbfejleszteni a vívmányokból, amelyek okán a cég eddig virágzott, emellett természetesen változtatásokat is tervezünk a jövőben. A cég tipikusan általános speditőr – mint ahogy magamat is annak tekintem –, ahol a szervezés saját eszköz nélkül intézi a rábízott küldemény célba juttatását, legyen szó akár egy kiskanálról vagy egy repülőgépről. Nincs fuvareszközünk, nincs raktárunk, de alvállalkozók bevonásával csaknem mindenre képesek vagyunk ajánlatot adni, és mindent meg is tudunk valósítani. Szervezetten végezzük a dolgunkat, és erről eszembe jutnak a régi külkeres idők, amikor valósággal sportot űztünk a munkából, nyelvtanulásból. Büszke vagyok arra is, hogy annak idején a Medimpexnél az országban másodikként harcoltunk ki korlátozott szállítmányozási jogot a saját tulajdonú légitforgalmi küldeményeinkre.

– *A Hungarocargonál megmarad főtevékenységnek a tengerentúli konténeres szállítmányozás?*

– A hárommilliárd forintos éves árbevételünk nyolcvan százaléka ebből származik, de a konvencionális osztályunk és a repülőtéren működő légi részlegünk teljesítménye is fontos. Ezeken belül komoly közúti, európai és tengerentúli gyűjtőforgalmat, vízi és speciális fuvarozást egyaránt bonyolítunk. A hét-nyolcezer TEU éves forgalmunk a piacvezetők közé, itthon a harmadik helyre sorolja a céget – mindent rendkívül kiélezett piaci körülmények között. Nem az a baj, hogy sok a versenytársunk, hiszen a piac úgyis megméri mindannyiunkat, ki felel meg, ki nem. Inkább az a trend kíván fokozott erőfeszítést, amely szerint az árutovábbító láncban eltolódnak a korábban jól leválasztott szerepekörök. Ma már teljesen elfogadott, hogy miként a speditőrök befolyolnak a logisztikába, az eszköztulajdonosok is szállítmányoznak. Érezzük ezt a légitársaságoknál és a közúti fuvarozók-nál is, de az ilyen jellegű üzletszervezésben leginkább a hajóstársaságok járnak elől: a szárazföldi teendőket egyre többször maguk szervezik, de raktárlogisztikát, disztribúciót is végeznek. Ha ráadásul olyan beruházásokkal korszerűsítik a folyamataikat, amelyek korlátot szabnak például egyes konténer típusok alkalmazásának, akkor e törekvésekkel gyakran megkeserítik a hagyományos szállítmányozók életét. E téren azonban a szervezetek nagysága és a tőkeháttér döntő szerepet játszik.

– *Ebben a helyzetben hogyan fest a Hungarocargo jövőképe?*

– A multik és a kisebbek is mind megfogalmazznak hosszú távú stratégiát. Szerintem a válasz a válasza a szakosodás lehet egy-egy előnyös, testhez álló termékcsoporthoz, illetve ügyfelekre testre szabott megoldásokban. Ez kockázattal is jár: az elmúlt két évben például a vágóhidak felszámolásával a hús-áru-, legutóbb, a madárinfluenza kapcsán pedig a szárnyas-export esett vissza, és ez ügyfélkörben, valamint forgalomban jelentősen éreztette a hatását. Társaságunk most az erősségei mentén, vagyis a vegyi és hűtött áruk (zöldségek) fuvarozásának erőteljesebb szervezésével alkalmazkodik a körülményekhez. A MASPED-csoport munkamegosztásában rejlő előnyöket is kihasználjuk az „első az ügyfél” jelige megtartása érdekében. Összességében optimista vagyok, mert jók a munkatársak, és kiválóak a nekünk, illetve velünk együtt dolgozó alvállalkozók – vagyis inkább barátok, kollégák.

V. V.



## Búcsúzik az Erni házaspár



A magyar szállítmányozás kiemelkedő személyiségei, Erni Katalin és Erni János több évtizedes sikeres és eredményes munka után június végén visszavonultak. Ebből az alkalomból adott fogadást tiszteletükre a Masped-csoport és a Hungarocargo menedzsmentje. A nyugdíjba vonuló Erni házaspárt elsőként Kautz István, a Masped-csoport elnöke és Káldor László ügyvezető igazgató köszöntötte



Erni János is azok közé tartozik, akik szállítmányozási pályafutásukat a Maspednél kezdték. Gelencsér Kálmán, a Masped nyugdíjas vezérigazgatója jó pihenést kívánt egykori munkatársának, a Hungarocargo búcsúzó ügyvezető igazgatójának

DHL Global Forwarding

## Egyesített erővel



Pál Attila

**A DHL tulajdonosa, a Deutsche Post World Net (DPWN) tavaly decemberben jelentette be hivatalosan, hogy felvásárolja a nemzetközi szállítmányozási, logisztikai piacon ugyancsak jelentős erőt képviselő brit székhelyű Exel Plc.-t. A tranzakció megindításával a korábbi akvizíciós tapasztalatok felhasználva azonnal elkezdődött a két – termék- és szolgáltatáskínálatával egymás tevékenységét számos területen kiegészítő – cég integrációja. Az összeolvadás a DHL és az Exel valamennyi üzletágát és az ezek által lefedett piacokat, így a magyarországit is érintette. A folyamat jelenlegi státuszáról, illetve az integráció ügyfeleket érintő hatásairól Pál Attilával, a DHL Global Forwarding magyarországi értékesítési vezetőjével beszélgettünk.**

– Azt követően, hogy 2003-ban a DPWN megvásárolta a Danzast, majd egy évvel később a brit Exel felvásárolta a jelentős méretű és ugyancsak brit tulajdonú Tibbett&Brittent, a piacnak újabb óriásfriggely kellett megbarátkoznia: a DPWN tavaly decemberben jelentette be, hogy felvásárolja az Exelt. Mi volt az akvizíció elsődleges indítéka?

– Abban, hogy éppen az Exelre esett a választás, meghatározó szerepe volt annak, hogy bár a két cég azonos piacon volt jelen termékeivel, szolgáltatásaival, nem utolsósorban pedig ügyfélkörével, nagyon jól kiegészítette egymást. Ez igaz volt Magyarorszag esetében is.

– Nyilván nincs két olyan üzleti szervezet, amelyik teljesen azonos struktúrával dolgozik. Mi volt a vezérelv az integrációnál, és hol tart jelenleg az összeolvadás folyamata?

– Az alapvető elképzelés az volt, hogy az azonos üzletágak lehetőség szerint egy szervezetté forrjanak össze, vagy olyan új, de egységes üzletágak alakuljanak ki, amelyek a fő tevékenység mellett optimális módon képesek magukba olvasztani az egyik vagy másik cégnél addig nem létező szolgáltatást vagy terméket. Ennek megfelelően két új üzletág jött létre: a DHL Global Forwarding, amely a DHL Danzas Air&Ocean (DDAO) és az Exel Freight Management, valamint a DHL Exel Supply Chain, amely a korábbi DHL Solutions és az Exel Contract Logistics összeolvadásával jött létre.

– Mit hozott Magyarországon az integráció a szállítmányozási üzletág esetében?

– A globális folyamatokat követve itt is megalakult a DHL Global Forwarding, amely Magyarországon piacvezető a légi szállítmányozásban és vezető szerepe van a tengeri szállítmányozásban is. A közös szervezetbe mindkét korábbi cég behozta a maga erősségeit. A DDAO-nál ez elsősorban a tengeri szállítmányozást, az Exelnél pedig a légi szállítmányozást jelentette. Előbbi – az északi kikötői kapcsolatok mellett – olyan erős termékkel volt már jelen a piacon korábban is, mint a Távol-Kelet és Koper kikötő közötti tengeri gyűjtő- és teljes konténeres import-export szolgáltatás, míg az Exel szintén az elsődlegesen távol-keleti importot kiszolgáló frankfurti légi szállítmányozási „import gateway”-jel erősítette a közös üzleti egységet.

– Egy felvásárlásnál viszonylag egyértelmű, hogy a tulajdonos egy versenytárs beolvasztásával igyekszik nagyobb szeletet kiharítani a piacból, de az integrációnak lehetnek negatív hatásai is. Mit tesznek azért, hogy megtartsák ügyfeleiket?

– Az integráció közvetlen következményeként nem veszítettünk ügyfeleket. Ehhez arra volt szükség, hogy már meglévő partnereink bizalmát megőrizze meggyőzzük őket arról, hogy továbbra is igényeiknek megfelelő, valamennyi folyamatukat lefedő szolgáltatásokat kapnak a korábban megszokott magas minőségben, versenyképes áron. A kiszélesített globális hálózat további előnyökkel is szolgál számukra, többek között új feladási és célállomások állnak rendelkezésükre a jövőben.

Az akvizíciók során azonban valóban számolni kell azzal, hogy az ügyfelek, akik mindkét céggel jelentős üzletet bonyolítottak, egy harmadik szolgáltatót is bevonnak annak érdekében, hogy csökkentsék a DHL-től való függésüket.

– Miben tudnak vagy próbálnak többet nyújtani versenytársaiknál?

– Kihhasználva a két korábbi üzleti egység erősségeit, mind a légi, mind a tengeri szállítmányozásban magas szintű szolgáltatást nyújtunk, az integrációból adódó volumen-növekedés révén lehetőségünk van még kedvezőbb árakat biztosítani ügyfeleink számára.

Ez azért nagyon fontos, mert a megbízók azonos termék- és szolgáltatási színvonal mellett egyértelműen az árak alapján döntenek. Van egy olyan ügyfélszegmens is, amelynél – bár az ár is lényeges – a szállítási határidő a meghatározó. Számukra az alternatív gatewayek megteremtésével próbálunk kedvező lehetőséget nyújtani, amelyek főként a ka-



pacitásgondokkal terhelt csúc szezonokban értékelődnek fel. A kibővült szolgáltatásportfólió miatt speciális szállítványozási folyamatokat is képesek vagyunk lefedni.

Fontosnak tartjuk, hogy ügyfeinkkel az általuk elvárt módon, személyre szabottan tudunk együttműködni. Ez egyaránt igaz globális és magyarországi ügyfeleinkre.

Mindez azért is hangsúlyos a DHL Global Forwarding nemzetközi hálózatában, mert a kis- és közepes vállalati kategóriába tartozó ügyfelek adják a bevételek mintegy 60-65 százalékát.

*– Jelenleg milyen pozíciókkal rendelkeznek a magyar piacon?*

– Az utóbbi években mind a DDAO, mind az Exel folyamatosan növelte forgalmát Magyarországon. Az egyesített DHL Global Forwarding jelenleg is piacvezető a légi szállítványozásban.

Ezt az arányt tovább szeretnénk növelni, a 2006-ra kitűzött célok között is 20 százalékos forgalomnövekedés szerepel.

*– Mindezt milyen piaci környezetben kellene teljesíteniük?*

– A magyarországi szállítványozási piacon gyakorlatilag minden globális szereplő jelen van, az árak pedig meglehetősen nyomottak a kiélezett verseny miatt. Ezt tovább fokozza, hogy egyre több vállalat alkalmaz a beszerzési feladatokra volt szállítványozókat, akik intenzív tendereztést végeznek. Ezeknek a tendereknek egy része inkább csak a piaci információk megszerzését célozza, de akár ilyenekről, akár „valódi” tenderekről beszélünk, mindegyiknek árleszorító hatása van. A szállítványozók egyre inkább megközelítik az áraikkal a költség szintjüket, és ennek hatásait hosszabb távon várhatóan csak a nagy, tőkeerős szolgáltatók képesek elviselni.

A szállítványozási piacot azonban nem lehet feltétlenül egységként kezelni, hiszen az egyes részterületek egymástól eltérő módon növekedhetnek. Míg a légi szállítványozásban lassú növekedést látunk, addig a tengeri szállítványozás esetében stagnálás figyelhető meg.

*– Szállítványozói szemmel mely megbízói köröknél, mely iparágaknál lát növekedést, és milyen külső – a ma-*

*gyar vagy a régiós gazdaság folyamataiból adódó – nehézségekre számít?*

– Az ipari termelő cégek egyre inkább Ukrajnára és Romániára összpontosítanak, de megbízói oldalon komolyabb elvándorlást még nem érzünk. Valószínűsíthető, hogy az ipari termelőegységek a jövőben már inkább keleti szomszédainknál, a határ menti területeken épülnek fel. Ebben legfeljebb csak az lehet biztató, hogy a fejlettebb infrastruktúra és a repülőtértől való kisebb földrajzi távolság miatt ezen gyárak szállítási igényeit Magyarországon keresztül tudjuk kielégíteni.

Biztató jelnek tekinthető, hogy a magyarországi eredeti elektronikai gyártók (OEM), az elektronikai összeszereléssel foglalkozó gyártók (EMS) és különböző autóiipari beszállítók termelésében bővülés látszik.

A DHL Global Forwarding szerencsés helyzetben van, mert legjelentősebb ügyfelei olyan termelő cégek, amelyek hosszabb távú jelenlétre rendezkedtek be Magyarországon.

Szabó Márton

logMAster, a megbízható disztributőr

## Nem kell cégér

**„Dolgozni csak pontosan, szépen, / ahogy a csillag megy az égen, / úgy érdemes” – ezt a József Attilától eredő gondolatot idézte fel bennem az 1995-ben alapított logMAster Kft. ügyvezető igazgatójával, Rácz Miklóssal készített interjú. Tíz éve komplett kocsirakományok szállítmányozásával kezdtek, abból nőtte ki magát az összetettebb gyűjtőfuvarozás, majd a MASPED-kapcsolat révén a logisztika felé fordultak, hogy végül a belföldi kiscsomag-szállítás terén taroljanak.**

– Hatvanezer küldemény kézbesítése 2004-ben, másfélszer annyi a múlt év során, illetve mintegy százötven autóra bővült flotta alig tíz év alatt – míg más cégek a telített fuvarpiacra és annak nyomott árait hivatkozva csak a szin-

ten tartást célozzák ebben az évben, önök folyamatosan bővülnek.

– A piac növekedése nem feltétlenül jár üzletvesztéssel, ellenkezőleg: egy nagyobb piaci környezetben illik a cégeknek jobban érezni magukat. A

logMAster Kft.-nek mindenesetre nincs oka különösebb panaszra az uniós csatlakozás óta; ebben az évben százhuszezer darabra tervezzük a tétel-számot. A sikerünkhöz kétségtelenül hozzájárul a kettős pénzügyi és szakmai háttér: negyvenöt százalékban a MASPED-családhoz tartozunk, és 2003 vége óta a cégben ugyanennyi részesedéssel rendelkezik az osztrák vasút a SOC-csoporton keresztül, amelyet a Shier, Otten & Co. GmbH alapított. Mindez együtt kell ahhoz, hogy folyamatosan bővíthessük a kapcsolódó szolgáltatásaink körét. Sajátos szimbiózisban élünk itt, a fóti telephelyen a MASPED Logisztika Kft.-vel: egyfelől ellátjuk az ő szállítási és disztribúciós



Rácz Miklós irodájában



igényeiket, másfelől ők végzik a mi ügyfeleink raktározási és vámmal kapcsolatos feladatait. Ugyanakkor ha a Nyugat-Európát lefedő SOC-hálózaton belül bárhol magyar rendeltetésű áru jelenik meg, az önműködően hozzánk kerül, miközben bármely partnerünknek a visszafelé való irányokban is rendszeres járatokat kínálunk gyorsan, megbízhatóan, jó áron. Ma már expressz szállítványozást vállalunk Magyarországon kívül Csehországba, Szlovákiába, Horvátországba, Bosznia-Hercegovinába és Ausztriába is, Szlovákiára ráadásul a hazaival egyező tarifákkal.

– *Melyek a logMAster Kft. legfontosabb értékei?*

– Hagyomány, tapasztalat, rugalmasság és rendszerben gondolkodás – sokkal inkább ezek, mint a hírverés vagy a logó a kocsijainkra biggyesztve. Nemcsak hirdetjük, ennél sokkal fontosabb, hogy megbízhatóan garantáljuk is a disztribúciós alapszolgáltatást, a küldemények huszonnégy órán belüli célba juttatását. Az áruterítésben nem a távolságok okoznak fejtörést, hiszen azokat térben nem lehet lerövidíteni. Időben viszont versenyelőnyhöz jutunk, mert az ügyfél-igényekre válaszul az évek során kifejlesztett, átlagosnál színvonalasabb disztribúciós technológiát alkalmazunk a nyilvántartástól kezdve a járatszerkesztésen át a gépkocsivezetőig. Ezáltal az adott közlekedési viszonyok (házánkban: korlátok) között is megtaláljuk a kedvező lehetőségeket. Valamit jól csinálhatunk, ha például több nyugat-európai partnerünk is Fótot, és nem Pozsonyt választja a szlovák címek elérésére. Ez a diplomás, több nyelven beszélő, évtizedes szállítványozási gyakorlattal rendelkező szakembereinken múlik, akik megbízóink szokásostól eltérő szállítványozási feladataira is testre szabott megoldást találnak. A disztribú-

ciós szakmáról bátran állítom, hogy mára tudomány lett, a képzésben viszont sajnos elmaradtunk. A logMAster Kft. ezért évről évre meghív magához egyetemi hallgatókat szakmai gyakorlatra, akikből a tehetségesebbek a cégnél is maradnak. A kiművelt emberfők mellett az eredményességünk másik záloga, hogy az SOC-csoportnak köszönhetően képesek vagyunk, és szemléletünknel fogva nem sajnálunk áldozni a korszerű informatikai beruházásokra. Tudomásul kell venni: az új világban nem a járművek és a raktárak alapján méretetnek meg a cégek a piacon, hanem az információs technológia és az ember révén, aki az adatokat kezeli. Az elkövetkező hónapokban például üzembe helyezünk egy Magyarországon egyedülálló szoftvert, amely a küldemények nyom követését és okmányolását könnyíti meg, és teszi az eddigieknél átláthatóbbá mind a munkatársaink, mind az ügyfeleink részére.

– *Hogyan tovább a jövőben?*

– Úgy látom, a hazai disztribúciós cégek még mindig nem követik a nyugat-európai normákat, trendeket. Itthon raktárlógisztikához kapcsolódó tevékenység maradt az áruterítés, míg másutt már felismerték, hogy külön feladatként hatékonyabb munkát lehet végezni. A magunk részéről azt ígérhetem, hogy ahogy pár éve feszített tempóval a negyven-nyolc óráról átálltunk a huszonnégy órás kiszolgálásra, úgy most már azon gondolkodunk, hogy hogyan tudjuk kielégíteni azon megbízóinkat, akik a másnap délután egy órát vagy délelőtt tíz órát jelölik meg szállítási határidőnek. Erre most még nem állunk készen, de gőzerővel dolgozunk rajta.

**Varga Violetta**

Érvényes, egybeszerkesztett és ellenőrzött

# Magyar Általános Szállítmányozási Feltételek

## 1. § Alkalmazási terület

1. E szállítmányozási feltételeket kell alkalmazni mindazokra a szerződésekre, amelyek a megbízó és szállítmányozó között jönnek létre és a magyar jog szerint szállítmányozásnak minősülnek.

2. Ha a szállítmányozó kombinált fuvarokmányt bocsát ki (MTO/CTO), úgy ezen feltételek nem alkalmazhatók.

## 2. § Szállítmányozási szerződés

1. A szállítmányozó a szállítmányozási szerződésben arra vállal kötelezettséget, hogy a megbízásban szereplő fuvarozási és egyéb szerződéseket a saját nevében a megbízó javára megköti és a megbízással összefüggésben kiegészítő tevékenységet is végez.

2. E feltételeket kell alkalmazni akkor is, ha a szállítmányozó a fuvarozási/egyéb szerződéseket megbízója nevében köti meg, vagy ha az áru átvételére kap megbízást.

3. A szállítmányozó ajánlata csak azonnali elfogadás esetén érvényes, kivéve ha az ajánlatban az ajánlati kötöttség határideje meg van határozva. Ez esetben a megbízásnak a szállítmányozóhoz a határidő utolsó napján meg kell érkeznie.

4. A megbízást írásban kell adni; a telefonon, szóban adott megbízást a megbízó haladéktalanul írásban megerősíteni köteles. Ennek elmulasztásából eredő bármely következményért a megbízó felel.

5. A megbízásnak a szállítmányozási szerződéshez szükséges adatokat pontosan kell tartalmaznia. A hiányos, vagy pontatlan megbízásból fakadó következmények a megbízót terhelik.

6. A szállítmányozó nem köteles a megbízó által közölt adatok valódiságát ellenőrizni.

7. Nem jön létre a szállítmányozási szerződés, ha a szállítmányozó a megbízó ajánlatára nem tesz a megbízással azonos tartalmú elfogadó nyilatkozatot. Ha a megbízás nem elegendően részletes, illetve pontatlan, úgy a jogviszony a javított/kiegészített megbízás kézhezvételétől keletkezik.

8. A megbízónak olyan utasítása, amely szerint a küldeményt harmadik személy rendelkezésére kell tartani, már nem vonható vissza akkor, ha a küldeménnyel kapcsolatban a harmadik személyt a rendelkezési jog már megilleti.

## 3. § A megbízás teljesítése

1. A szállítmányozó a megbízás teljesítése során a gondos kereskedőtől elvárható magatartást köteles tanúsítani s mindenképp a megbízó érdekeit kell képviselnie.

2. A megbízó utasításait köteles követni a szállítmányozó, azok szakszerűtlenségére azonban a megbízó figyelmét fel kell hívnia. A célszerűtlen, szakszerűtlen és késedelmesen adott utasítások következményeit a megbízó viseli.

3. A szállítmányozó köteles a megbízót tájékoztatni minden olyan körülményről, amely a megbízás teljesítését akadályozza, vagy annak bármiféle módosítását teszi szükségessé.

4. Ha a megbízó a megbízást visszavonja és a szállítmányozó a megbízás teljesítése érdekében már intézkedéseket tett, úgy az ebből fakadó károkat és költségeket, valamint a szállítmányozási díjat a megbízó tartozik megtéríteni.

5. Amennyiben olyan körülmények következnek be, amelyek a szállítmányozó kötelezettségeinek teljesítését részben vagy egészben lehetetlenné teszik, úgy a szállítmányozó jogosult elállni, és költségeit, valamint arányos díját követelni.

6. Ha a megbízó az eredeti megbízást úgy módosítja, hogy az teljesíthetlenné válik, a szállítmányozó a szerződés teljesítésétől elállhat és követelheti felmerült költségeinek megtérítését, valamint díjazását.

7. Ha a szállítmányozó kért, de nem kapott utasítást a szükséges időn belül a megbízótól, úgy a szállítmányozó saját belátása szerint jogosult intézkedni. Az intézkedés során a szállítmányozó a megbízó kárának enyhítését és az ésszerűségi szempontokat köteles figyelembe venni.

8. A megbízó kifejezett tiltása hiányában a szállítmányozó jogosult a küldeményt gyűjtő forgalomban továbbítani.

9. A szállítmányozó csak a szállítmányozással közvetlenül összefüggő hatósági rendelkezéseket köteles ismerni és betartani. Minden egyéb hatósági rendelkezés betartásáért a szállítmányozó nem felel.

10. A szállítmányozó vállalkozhat arra is, hogy a megbízást maga teljesíti (fővállalkozási díjban állapodik meg), illetve alvállalkozókat is igénybe vehet.

11. A szállítmányozó kifejezett nyilatkozat hiányában nem garantálja, hogy a küldeményt meghatározott napon/járáttal továbbítja.

12. A szállítmányozó a megbízó kérésére átvételi elismervényt bocsát ki.

13. A szállítmányozó szükség szerint gondoskodik a küldemény feladás előtti, kiszolgáltatás előtti és átmenő raktározásáról.

A raktározás a szállítmányozó saját tulajdonában álló, általa üzemeltetett, vagy általa esetenként igénybevevett idegen raktárban történhet.

A megbízó a küldeményt előzetes értesítés mellett, a szokásos üzemi időben, a szállítmányozó üzemének zavarása nélkül, saját költségére és a szállítmányozó kíséretében megtekintheti. A megbízó vagy megbízottja szükség szerint mintát vehet, vagy más cselekményt végezhet az áruval, ha abban a szállítmányozóval előzetesen megállapodik. A mintavétellel és más cselekményekkel összefüggő költségeket a megbízót terhelik.

A megbízó felel azokért a károkért, amelyeket az áru megtekintésével, a mintavétellel vagy más cselekményekkel összefüggésben a szállítmányozónak vagy harmadik személyeknek okoz.

Ha a megbízó azt állítja, hogy a megtekintett küldemény hiányzik, hiányos vagy sérült, úgy jegyzőkönyv felvételét kérheti, amelyet a szállítmányozó nem tagadhat meg. Ha a megbízó a küldemény hiánya, hiányossága vagy sérülése miatt szakértőt kíván igénybe venni, úgy ahhoz a szállítmányozó hozzájárul, az ezzel kapcsolatos költségeket azonban a megbízónak kell megfizetnie.

## 4. § A Küldemény átadása a szállítmányozónak

1. Amikor a megbízó a küldeményt a szállítmányozónak/megbízottjának átadja, a szállítmányozó jogosult, de nem köteles – a küldemény darabszámának kivételével – a küldemény tényleges adatait megállapítani.

2. Amennyiben az ellenőrzött adatok a megbízás adataitól oly mértékben eltérnek, hogy más elszámolási kondíciók kialakítása szükséges, úgy a szállítmányozó a megbízót e körülményről haladéktalanul értesíti azzal, hogy az ajánlat/megbízás és a ténylegesen átadott küldemény adatai egymásnak nem felelnek meg. Minden e körülményből fakadó következmény (késedelem, díjszint, költségek stb.) a megbízót terhelik.

3. Ha a küldemény adatai bármely okból javításra szorulnak, úgy e tényt a szállítmányozó a megbízóval közli és szükség esetén utasítást kér.

4. A szállítmányozó a küldeményt csomagolni, kötegelni, a csomagolást javítani nem köteles, kivéve a halasztást nem tűrő kárelhárítás esetét. Ilyen esetekben a megbízó köteles az ebből eredő költségeket megtéríteni.

## 5. § Veszélyes, különleges kezelést igénylő küldemények

1. Más küldeményekre, egyéb javakra és személyekre veszélyes küldeményeket, vagy olyanokat, amelyek gyors romlásnak vannak kitéve, ill. egyébként érzékenyek, csak a szállítmányozóval történt előzetes írásbeli megállapodás alapján lehet a szállítmányozónak/megbízottjának átadni és annak veszélyes jellegét az okmányon és a küldeményeken fel kell tüntetni.

2. A megbízó/megbízottja az egyes fuvarozási módok veszélyes áruk fuvarozására vonatkozó szabályzatban foglalt árubesorolás megjelölésével a küldemény veszélyes/különleges tulajdonságairól aláírt nyilatkozatot köteles előzetesen átadni a szállítmányozónak. Ennek elmulasztásából fakadó minden kárért a megbízó felel.

3. Ha a megbízó a küldemény veszélyes természetére vonatkozó tájékoztatási kötelezettségének nem tett eleget, a szállítmányozó jogosult minden olyan intézkedést megtenni, amely a küldemények természetéből fakadó veszélyek elhárításához szükséges. Ennek költségeit a megbízó köteles a szállítmányozónak megtéríteni.

## 6. § Szállítmánybiztosítás

1. A szállítmányozó a küldeményt csak a megbízó írásbeli utasítására és költségére biztosítja a megbízó által megjelölt biztosítási feltételek szerint, a megbízásban megjelölt adatok alapján.

2. A küldemény értékének közlése önmagában nem minősül biztosításra szóló megbízásnak.

### 7. § Fizetés

1. A megbízó köteles a szállítmányozónak átvételi díjtételes forma esetén a szállítmányozási díjat, bizományosi elszámolási forma esetén a felmerült költségeket és a szállítmányozási jutalékot megfizetni.

2. A szállítmányozó számlái egyéb megállapodás hiányában a kézhezvétel után azonnal esedékesek, a fizetési késedelem külön felszólítás vagy egyéb feltétel nélkül azonnal beáll. A késedelmi kamat a hatályos magyar jogszabályok szerint számolandó el.

3. A szállítmányozó jogosult előleget kérni, a megbízóval fizetés tekintetében külön megállapodást kötni, ill. költségeit és díjat belföldi megbízótól azonnali inkasszóval beszélni.

4. Ha a megbízó a szállítmányozási megbízásban harmadik személy fizetését ígéri a szállítmányozási szerződés teljesítéséért, a szállítmányozó e feltételt visszautasíthatja, illetve e harmadik személy nem fizetése esetén a megbízó tartozik a szállítmányozó követeléseit – kamatokkal együtt – kielégíteni.

5. A szállítmányozó követeléseivel szemben a **megbízó** és a megbízó által megjelölt harmadik személy beszámítással, visszatartással nem élhet.

**6. Ha a megbízó az esedékes díjak megfizetését, akár egyetlen alkalommal is elmulasztja, úgy a szállítmányozó saját belátása szerinti biztosítékot kérhet. Ha a megbízó a kívánt biztosítékot a szállítmányozó által megjelölt határidőn belül nem szolgáltatja, úgy a szállítmányozó a szállítmányozási szerződést felmondhatja. A szállítmányozó különösen abban az esetben jogosult biztosítékot kérni, ha a megbízó vele szemben más esetekben is bármely jogcímen késedelembe esett, vagy ha az áru a várható költségeket nem fedezi. Az áru értékét illetően a szállítmányozó a megbízó által közölt értékből indul ki, ha az áru értékét közölték, mindazonáltal a szállítmányozó jogosult az áru piaci értékét szakértővel megvizsgáltatni és megállapítani. Ha az áru ily módon megállapított piaci értéke kevesebb, mint a közölt áruérték, a szállítmányozó a biztosíték tekintetében ezen kevesebb értékből jogosult kiindulni.**

### 8. § Zálogjog, visszatartási jog

1. A szállítmányozónak zálogjoga van mindazon dolgok és egyéb értékek felett, amelyek a birtokában vannak, illetve amelyekről okmányok útján rendelkezhet mindazon követeléseinek erejéig, amelyek az adott szállítmányozási megbízásból erednek, függetlenül attól, hogy azok esedékesek-e vagy sem.

2. A zálogjog/visszatartási jog kiterjed olyan dolgokra/értékekre is amelyek az adott szállítmányozási megbízással nincsenek ugyan kapcsolatban, de a megbízó pénzügyi helyzete a szállítmányozó követelésének teljesítését veszélyezteti, illetve ha az adós tartozását tartósan nem rendezi.

3. A szállítmányozó zálogjogát kereskedelmi úton, bírósági eljárás nélkül érvényesítheti.

### 9. § A szállítmányozó felelőssége

1. A szállítmányozó felel a szerződésszegéssel okozott kárért, feltéve, hogy vétkesen járt el. A szállítmányozó nem felel azokért a károkat, amelyeket az általa igénybevett fuvarozók, raktározók, rakodók, közvetett szállítmányozók vagy egyéb szolgáltatásokat nyújtó személyek okoznak, kivéve ha a szállítmányozó ezek kiválasztásánál nem a szállítmányozótól elvárható gondossággal járt el.

2. A felek megállapodhatnak abban, hogy a szállítmányozó a fent megnevezett személyekkel szembeni kártérítési igényeket a megbízó számlájára és veszélyére perben vagy peren kívül érvényesíti. A szállítmányozót az eljárás sikerétől függetlenül ezért a tevékenységért a felek által megállapodott díj illeti meg.

3. Ha a szállítmányozó felelőssége megállapítható és az igényjogosult belföldi székhelyű személy, felelősségére a Polgári Törvénykönyv rendelkezései az irányadóak. Ha a szállítmányozó felelőssége megállapítható és az igényjogosult külföldi székhelyű személy, felelőssége olyan mértékben korlátozott, amilyen mértékben az igényjogosult országában a szállítmányozási szerződésre vonatkozó szabályok felelősségét korlátozzák.

**4.1. A szállítmányozó a küldeményben bekövetkezett kárért fuvarozóként felel, ha**

**a) a küldeményt maga fuvarozta,**  
**b) gyűjtőforgalomban továbbította és a kár ennek következtében állt elő,**

**c) a küldeményben bekövetkezett kár szállítmányozási tevékenysége körében keletkezett.**

**4.2. Ha a szállítmányozó fuvarozóként felel, felelősségére a ténylegesen alkalmazott fuvarozási mód szabályai és az általános szabályok alkalmazandók.**

**4.3. Ha nem állapítható meg, hogy a kár melyik fuvarozási mód tartama alatt keletkezett, úgy a felelősség mértéke az összetett fuvarozásban alkalmazott fuvarozási módok szabályai közül az, amely a megbízóra nézve a legelőnyösebb.**

**4.4. Ha a szállítmányozó fuvarozói felelőssége megállapítható és az igényjogosult külföldi székhelyű személy, felelőssége olyan mértékben korlátozott, amilyen mértékben az igényjogosult országában az adott jogügyletre vonatkozó szabályok, a fuvarozó felelősségét korlátozzák.**

**5.1. A szállítmányozó akkor is fuvarozóként felel, ha ezt a felelősséget kifejezetten és írásban elvállalta. Ez esetben a következő kiegészítő szabályok is alkalmazandók.**

**5.2. Ha a szállítmányozó a fuvarozói felelősséget kifejezetten és írásban elvállalta, késedelmes átvétel vagy kiszolgáltatás esetén óránként meghatározott kötbért tartozik fizetni, amelynek mindenkor alkalmazandó összegét a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége teszi közzé.\* A megbízó a kötbért meghaladó kárának megtérítését csak akkor követelheti, ha a határidőben történő kiszolgáltatáshoz fűződő érdekét közölte és a szállítmányozó a határidő megtartását a kiszolgáltatási érdek ismeretében vállalta, továbbá, ha a megbízó bizonyítja, hogy a késedelem okát nem a szállítmányozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok idézte elő.**

**5.3. A szállítmányozó írásban, külön díj ellenében, elvállalhatja továbbá azt is, hogy a megbízónak megtérít azon bizonyított károkat is, amelyeket a megbízó – a szállítmányozási (fuvarozási) szerződés késedelmes teljesítése miatt – harmadik személyeknek okozott. A szállítmányozó ezen pont szerinti kötelezettsége nem a tényleges felelősségen alapul, hanem üzleti szolgáltatásnak minősül.**

**5.3.1. Ilyen igény esetén a megbízásban közölni kell a várható kárfajtákat, azok várható (becsült) összegét, és csatolni kell azokat az okmányokat, amelyek azt igazolják, hogy a megbízó az esetleges kárral harmadik személyeknek tartozik. Az esetleges kár bekövetkezése után azokat az okmányokat is csatolni kell, amelyek azt igazolják, hogy a megbízó a károkat megfizette.**

**5.3.2. Nem téríti meg a szállítmányozó azt a kárt, amely ellenállhatatlan erőre, természeti katasztrófára, hatósági intézkedésekre, sztrájkra, a szállítmányozó vagy közreműködője által meg nem akadályozható körülményre vagy más, nem a normális szállítmányozási/fuvarozási ügymenetre vezethető vissza.**

**5.3.3. A szállítmányozó a kár megtérítését ahhoz a feltételhez kötheti, hogy a megbízó – szükség szerint – a szállítmányozóra ruházza mindazokat a jogokat, amelyek a megbízót más személyekkel szemben, a kárral összefüggésben megilletik, és az ehhez szükséges, a kárt tényben és jogban megalapozó okmányokat a szállítmányozóknak átadja. A kár megtérítése a szállítmányozó döntésétől függ, ha az akár tényben, akár jogban csak valószínűsíthető. Ha a megbízó a kárt a szállítmányozó előzetes beleegyezése nélkül fizette volna ki, úgy ez a szállítmányozót nem köti.**

### 10. § Elévülés

1. A szállítmányozási szerződés alapján támasztható igények egy év alatt elévülnek. Az elévülés akkor kezdődik, amikor a követelés esedékessé válik, de legkésőbb az áru kiszolgáltatása napján.

### 11. § Alkalmazandó jog. Joghatóság

1. A szállítmányozó szerződéseire a magyar anyagi jogot kell alkalmazni.  
2. Vitás ügyeket a felek békés úton kísérik meg rendezni.  
3. Amennyiben a felek külön megállapodást nem kötöttek, a felek közötti minden jogvitára a szállítmányozó székhelye szerinti bíróság kizárólagosan illetékes.

A szállítmányozó fenntartja magának a jogot, hogy ezen ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK egyes rendelkezéseitől külön megállapodás alapján, vagy egyes szerződésekből eltérjen.

**MEGJEGYZÉS:** A Magyar Szállítmányozók Szövetsége Közgyűlése által 2000. május 23-án és 2002. május 29-én jóváhagyott változtatásokkal egybeszerkesztett változat. (A 2000. május 23-án jóváhagyott változtatások **kövérrrel** szedve, a 2002. május 29-én jóváhagyott változtatások **dólt kövérrrel** szedve.)

\* A Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége Elnökségének határozata

Az elnökség 2003. január 28-i ülése a következő döntést hozta: „Az elnökség az ÁSZF 9. § 5.2. pont tekintetében közlést tesz a kötbér összegét a következők szerint: 60 EUR/óra, maximálisan azonban a fuvardíj kétszerese.”

**ÁVCARGO**

A FŐTÁMOGATÓ



Kozák Tamás



Franz Böni

# SZÁLLÍ

## VASÚT • CARGO KONFERENCIA ÉS SZA 2006. november 9 Hotel Corinthi

### TÉMÁK

Közlekedéspolitika  
Új kormány, új m  
Merre tovább, szá  
Szállítmányozási fel  
Szabályozás, de: m  
Tenderezés, itthon  
Bemutatkozik a MÁ  
Fuvarpiaci he  
Logisztika, infor

### FELKÉRT EL

*Kóka János* gazdasági és  
*Felsmann Balázs*, a GK  
*Franz Böni*, az ICF  
*Kozák Tamás*, a MÁV Cargo  
*Kovács Imre*, a MÁV Cargo Z  
*dr. Berényi János*, az UIRR alelnöke,  
*Kemenesi Zoltán*, a BILK Kon  
*Kiss Gyula*, a MÁV Kombiter  
*Kautz István*, az MSZSZ elnök  
*Wáberer György*, az MKFE elnök

### INFORM

Magyar Közlekedési Kiadó – *Kovács*  
Részvételi díj: 60



# LOGISZTIKAI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2006

**LOGISZTIKA  
SZAKMAI TALÁLKOZÓ**  
szeptember 9–10., Budapest  
Kempinski Aquincum

## TÉMAK:

Logisztika, vasútfejlesztés  
Új minisztérium  
Szállítmányozás?  
Felelősségbiztosítás  
Mikor és hogyan?  
Európa és az unióban  
MÁV Cargo Group  
Piaci helyzetkép  
Informatika, vám

## TALÁLKOZÓ ELŐADÓK:

Logisztikai és közlekedési miniszter  
GKM szakállamtitkára  
ICF vezérigazgatója  
MÁV Cargo Zrt. elnök-vezérigazgatója  
Waberer's Zrt. vezérigazgató-helyettese  
Kombiterminál elnöke, a Magyar Vasúti Egyesülés elnöke  
Kombiterminál vezérigazgatója  
Másvasútterménál ügyvezető igazgatója  
Másped elnöke, a Masped-csoport elnöke  
Waberer's elnöke, a Waberer's-csoport elnöke

## REGISZTRÁCIÓ:

Dr. Kovács Eszter Tel.: 350-0763, 350-0764  
E-mail: 350-0764@magyarlogisztika.hu  
Ár: 60 000 Ft + áfa

## TÁMOGATÓK:



**TimoCom**  
TRUCK & CARGO

*A fuvar-  
és raktérbörze*



**RENAULT  
TRUCKS**



**PRICEWATERHOUSECOOPERS** PwC

**intercontainer**

 **raabersped**



MAGYAR  
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS  
LOGISZTIKAI  
SZOLGÁLTATÓK  
SZÖVETSÉGE



**MICHELIN**

*A haladás szolgálatában*



## 50 milliárdos Waberer's beruházás

**Egy nagyfokú racionalizálással járó átalakulási folyamat befejeztével a Közép-Kelet-Európában piacvezető Waberer's Holding Zrt. kidolgozta a következő három-négy évre szóló középtávú tervét, amelynek középpontjában 50 milliárd forintos beruházás megvalósítása áll nemcsak Magyarországon, hanem az egész régióban. A távlati tervek megvalósítása jegyében a Waberer's hosszú távú megállapodást kötött a Volvo Trucks Co.-val, a Schmitz Cargobull AG-vel, a Michelin Hungária Kft.-vel és a T-Mobile-lal – hangzott el a cég július 13-i sajtótájékoztatóján.**

A Waberer's Holding Zrt. 50 éve jelen van a piacon különböző cégein keresztül. A cégcsoport két kiemelkedő jelentőségű üzleti filozófiái alappillére az offenzív piaci jelenlét és a partnerség, amelynek köszönhetően a vállalat öt külföldi és megannyi hazai leányvállalat tulajdonosa.

2004-ben a kedvezőtlenebbé vált gazdasági körülmények következtében egy komoly piaci átrendeződés indult meg, amelyre a Waberer's Cégcsoport átszervezéssel reagált: megkereste a költséghatékony megoldásokat és szervezeti formákat, amelyekkel válaszolni tudott a kihívásokra, az üzemanyagár növekedésére és a sok tízezer fuvaros megjelenésére az európai piacon. Nemcsak a különböző tevékenységek összeszervezésével egyszerűsítették a cégcsoport struktúráját, hanem olyan önállóan működő Optimum Solution Centrumoknak nevezett (OSC) profitcentrumokat hoztak létre, amelyek a korábinál szorosabban kapcsolódnak a feladatokhoz, illetve a kiemelt partnerekhez éppen a szolgáltatás színvonalának emelése és rugalmasabb megvalósítása érdekében. Ezzel a struktúrával gyakorlatilag a feje tetejére állították a szervezeti piramist, azaz a vállalat nem egy általa meghatározott szolgáltatási kört kínál a piacon, hanem a begyűjtött megbízói igények alapján alakítja kínálatát és az ahhoz kapcsolódó technikai-műszaki, logisztikai hátteret.

A Waberer's Holding Zrt. 2005-ös árbevétele 61 milliárd Ft volt, 1,5 milliárd Ft-os adózás előtti eredménnyel és 12 milliárd Ft-os beruházással. A további fejlődésben bízva

2006-ra jelentős árbevétel növekedés mellett 2,4 milliárd Ft-os adózás előtti eredményre számítanak. A cégcsoport saját flottája jelenleg 1500 kamionból áll, amelyet a Volvo Trucks Co.-val idén tavasszal aláírt szerződés értelmében a götebgori székhelyű gyártól vásárolt, és 1000, a mindenkori európai környezetvédelmi szempontoknak megfelelő, legújabb fejlesztésű vontatóval bővíti – meghatározott éves ütemezésben – 2008-ig. A cégcsoport és a Volvo kapcsolata nem új keletű, a nagy hírű svéd autógyár már az egykori Hungarocamionnal is folytatott együttműködést.

Az új Volvo vontatók legfőbb jellemzője, hogy miközben megfelelnek a legszigorúbb uniós előírásoknak, a korábbi típusokhoz képest csökkentették az üzemanyag-felhasználást és duplájára – több mint 1000 literre – bővítették az üzemanyagtartály kapacitását. Ez nagyjából annyit jelent, hogy a gépkocsiveető egyetlen tankolással megteheti például egy Budapest–Párizs–Budapest utat. A légkondicionált, hűtő-fűtő berendezéssel is felszerelt autók „sófőbarátok”, hiszen számtalan fejlesztés szolgálja a gépkocsiveetők kényelmét.

Mivel pótkocsi nélkül nem létezik kamion, a Waberer's Holding Zrt. természetesen régi partnerét, a különleges megoldások kivitelezésére is képes Schmitz céget is figyelembe vette tendere kiírásakor. Mivel a pályázatot a Schmitz nyerte meg, a következő három évben ez a cég szállíthat 1000, speciális megbízói igényeknek is megfelelő pótkocsit az új Volvo vontatókhoz. A pótkocsik műszaki specifikációjának elkészítésekor a Waberer's szakemberei természetesen figyelembe vették, hogy kiemelt stratégiai megbízói partnereik számára melyek a legcélszerűbb szállítóeszközfajták. Ennek alapján előtérbe kerülnek a rakodást jelentősen könnyítő kitolható sarokoszlopos pótkocsik, de megjelennek majd az úgynevezett huckepack előkészítéssel, azaz kvázi vasúti konténerként való szállításra alkalmas járművek is. Az új pótkocsik szerkezeti kialakításuk következtében könnyebbek, ugyanakkor erősebbek, stabilabbak elődeiknél. Nagy értékű termékek biztonságos szállítására pedig dobozos pótkocsik érkeznek majd.

Talán hangsúlyozni sem kell, hogy egy áruval megrakott szerelvény esetében milyen jelentősége van a gumiabroncsoknak. Az egész éven át különféle időjárás körülmények között közlekedő kamionokra, vontatókra és pótkocsikra egyaránt olyan gumikat kellett találni a Waberer's szakembereinek, amelyek különböző útviszonyok között komoly terheléssel biztonságosan és a lehető leghosszabb élettartamban garantálják a járművek célba jutását.

A kiváló minőségű gumiabroncsok mellett olyan mobilitási megoldásra is szükség volt, amelynek révén a Waberer's-csoport még inkább az ügyfeleire tud koncentrálni és a gumiabroncsokhoz kapcsolódó teljes feladatkört egy külső szakértőre bízhatja. Erre az igényre ad választ a Michelin flottaprogramja, a Michelin Fleet Solutions, amely az abroncsgazdálkodás összes elemét magában foglalja: a megfelelő gumiabroncs kiválasztását, az abroncsok karbantartását és rendszeres ellenőrzésüket, a teljes gumiabroncskészletgazdálkodást, valamint egy egyszerű, kilométer alapú számlázást.

Ezen túl a Michelin flottaprogramja hatékonyabb üzemanyag-fogyasztást, tehát egy minőségibb mobilitási megoldást kínál mind biztonsági, mind költséghatékonysági szempontból.

A Waberer's-csoporttal kötött szerződés révén a Michelin nem egyszerűen gumiabroncs-beszállító, hanem igazi partner az üzleti tevékenység fejlődésében.

Az elmúlt években a hazai mobilpiac legnagyobb szolgáltatója, a T-Mobile látta el a Waberer's Cégcsoportot mobilkommunikációval és a járművek GPS navigációs követésével kapcsolatos szolgáltatásokkal. Az idén kiírt tenderen a három hazai mobilszolgáltató és annak járműkövető rendszereket üzemeltető alvállalkozói vettek részt. A tendert végül a jelenlegi szolgáltató, a T-Mobile nyerte, így további három évig folytatódhat a cégek közötti sikeres együttműködés.

A múlt évben kiírt mobiltender alapvető célja a költségek csökkentése és az évek során jelentősen megváltozott mobilinformatikai környezethez való



Waberer's Holding Zrt. és partnerei (balról jobbra: *Boros Attila*, vezérigazgató, Waberer's Holding Zrt.; *Pierrick Pouliquen*, régió kereskedelmi igazgató (Magyarország, Csehország, Szlovákia, Szlovénia), Michelin Hungária Kft.; *Tom Jörning*, vezérigazgató, Volvo Truck Co. közép-kelet-európai divízió; *Wáberer György*, elnök-vezérigazgató, Waberer's Holding Zrt.; *Berndt Hoffman*, elnök-vezérigazgató, Schmitz Cargobull AG.; *Bóthe Csaba*, üzletág igazgató - vállalati ügyfelek értékesítési igazgatóság, T-Mobile

alkalmazkodás volt. A tárgyalások során folyamatosan egy összefüggő teljes rendszerként kezelték és értékelték a mobil alapú kommunikációt. A hang alapú kommunikáció racionalizálásával párhuzamosan egy olyan innovatív komplex járműkövetéssel összekötött, GSM alapú informatikai rendszert alakított ki a T-Mobile, (alvállalkozó partnerével, a Cason Zrt.-vel együttműködve), amellyel hatékonyabban és pontosabban lehet biztosítani a Waberer's Cégcsoport és partnerei számára a fuvarozással kapcsolatos információkat.

A korábbi, SMS alapú rendszert GPRS-es adattovábbításon alapuló kommunikáció váltja le. A járművek GPS alapú helymeghatározási adatai mellett a műszaki-diagnosztikai és a tachográf által rögzített adatok szintén on-line elérhetővé válnak.

Az eddigiekből is látható, hogy a Waberer's Holding Zrt. – az időközben még kedvezőtlenebbé vált gazdasági körülmények ellenére is – folytatni kívánja a fuvarozási, szállítmányozási, logisztikai piacon történő szerepvállalását. A cégcsoport vezetése ugyanis mélyesen hisz abban, hogy – különösen az infrastruktúra további fejlesztése mellett – a magyar fuvarozók néhány éven belül figyelemre méltó helyet foglalhatnak el az európai piacon. Hogy ez így történjen, ahhoz szükség van az innovatív megoldások állandó kutatására, a piac szerkezeti változásaihoz való folyamatos alkalmazkodásra és a sokszor merésznek tűnő, de megalapozott döntések meghozatalára. A most aláírt hosszú távú partneri együttműködések már e gondolatok jegyében jöttek létre.

„A legfontosabb, hogy önmagunkhoz képest a vevőinkkel együtt fejlődni szeretnénk, és azt szeretnénk, ha jelentős szereplőként tartanának minket számon a nemzetközi piacon” – hangsúlyozta *Boros Attila*, a Waberer's Holding Zrt. vezérigazgatója.



Wáberer György:

## Merész célok

Tavaly a nehéz helyzetre való tekintettel annak érdekében, hogy a megváltozott gazdasági környezetben is nyereségesen tudjunk működni, korszerűsítettük vállalatirányítási rendszerünket. A nehéz piaci helyzet ellenére kijelöltünk egy drasztikus növekedési irányt, a bővítés, a fejlődés mellett döntöttünk. A mostani megállapodások is ezt szolgálják, az 1000 új Volvo kamionnal és a hozzájuk tartozó Schmitz pótkocsikkal a mi járműparkunk lesz a legprofibb, legkorszerűbb. Az energiatakarékos gumikkal, a megbízható gumigazdálkodással, a modern GPRS-szolgáltatással kapcsolatban olyan kedvező szerződéseket kötöttünk, amelyek jelentős mértékben növelik hatékonyságunkat. Ezekkel a hosszú távú partneri szerződésekkel van esélyünk arra, hogy ebben a hihetetlenül kiélezett versenyben továbbra is egy dinamikus növekedési pályán maradjunk. Célkitűzéseink merészek: három-négy év alatt szeretnénk megduplázni jelenlegi árbevételünket – mondta Wáberer György.

Firisz Andrea

Mérlegen a kombinált fuvarozás

# Merre tovább, Ro-La?

2007. január 1-jétől várható az EU bővítése, Románia és Bulgária belépése. Magyarországot 2005–2006-ban érintő Ro-La tranzit forgalmakban a román és bolgár kamionok aránya jelenleg meghaladja a 82 százalékot.

Az előttünk álló EU bővülés jelentős kihatással lesz a magyar Ro-La forgalomra, mint láttuk hazánk EU csatlakozását követően 2-3 hónap alatt teljesen eltűntek a magyar szállítmányozó cégek kamionjai a vasúthálózatról. Románia és Bulgária uniós tagsága – az adminisztratív korlátok megszűnésével – a kamion forgalom özönét fogja közútjainkon jelenteni.

A kamionok nemzetközi piacra lépése a jövőben lényegesen könnyebbé válik, ami azt eredményezi, hogy a közúti fuvarozók és járművek száma ugrásszerűen megnő. A korlátok megszűnésével a jelenleginél lényegesen több nehéztehergépkocsi áthaladása várható az országon. Az óvatos szakmai becslések a tranzit kamionforgalom megduplázódását jelzik előre.

Erre a tetemesen megnövekedő forgalomra hazánk közúti infrastruktúrája nem felel meg. Ezért szükséges megvizsgálni, hogy az új tagállamok (elsősorban Románia és Bulgária) belépése milyen hatással lesz a Magyarországon áthaladó tehergépjármű forgalom vasúti szállítására, illetve, hogy milyen intézkedések szükségesek a drasztikus visszaesés elkerüléséhez. A kérdéskört részletesen kidolgozott háttér tanulmányban (KTI Kht. 2006.) vizsgáltuk meg, feltártuk a Ro-La fuvarozás versenyhátrányát. Költségelemzéssel alátámasztott hatásvizsgálatot végeztünk, amelynek eredményeképpen kimutattuk a Ro-La fuvarozás fennmaradása érdekében szükséges támogatás mértékét, továbbá megjelöltük e cél elérése érdekében szükséges intézkedések körét. A tanulmány legfontosabb megállapításait, eredményét a következőkben foglaljuk össze.

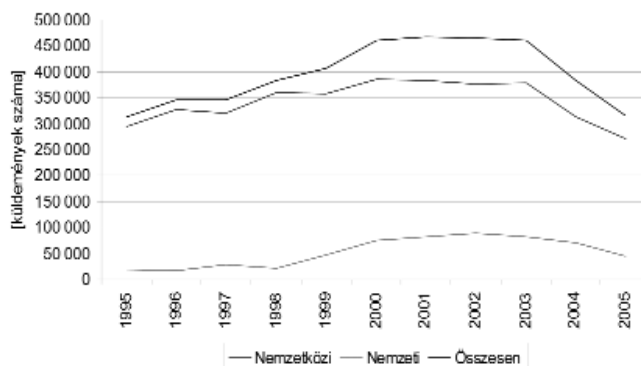
## Ro-La forgalom alakulása

Ro-La forgalmunk (csakúgy, mint az UIRR többi tagországának forgalma: 1. számú ábra) 2001-ig folyamatosan emelkedő tendenciát mutat, a hazai indulástól kezdve.

Export-import Ro-La fuvarozásunk – Szeged/Kiskundorozsma terminálját kivéve – már 2002-től (2. számú ábra), teljes forgalmunk (tranzittal együtt) 2004-től jelentősen csökkent (3. számú ábra).

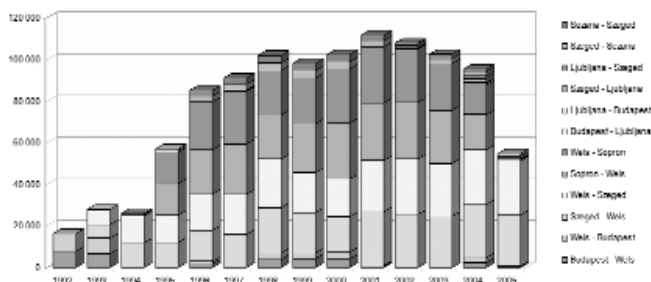
Az erőteljes visszaesést elsősorban a magyar kamionok elmaradása okozta (így Sopron Ro-La termináljának működését be kellett szüntetni), de a török, bolgár kamionok és a jugoszláv utódállamok tehergépjárművei is kisebb számban vették igénybe a Ro-La-t, amelyet a román kamionok darabszámának emelkedése sem tudott ellensúlyozni. (A nemzeti statisztikát a 4. számú ábra, a 2005. évben működő Ro-La relációkat az 5. számú ábra szemlélteti.)

UIRR társaságok kísért kombiforgalma (Gördülő országút: Ro-La)



1. számú ábra

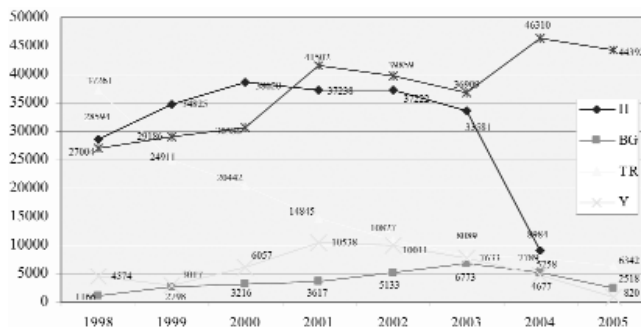
RO-LA export-import forgalom 1992–2005 (db)



2. számú ábra

Forrás: Hungarokombi Kft.

RO-LA export-import forgalomban jelentősebb arányban részt vevő nemzetiségek (db)



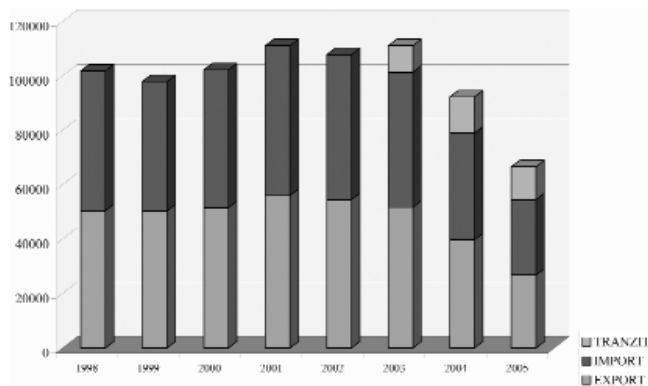
3. számú ábra

Forrás: Hungarokombi Kft.

## TÁMOGATÓK



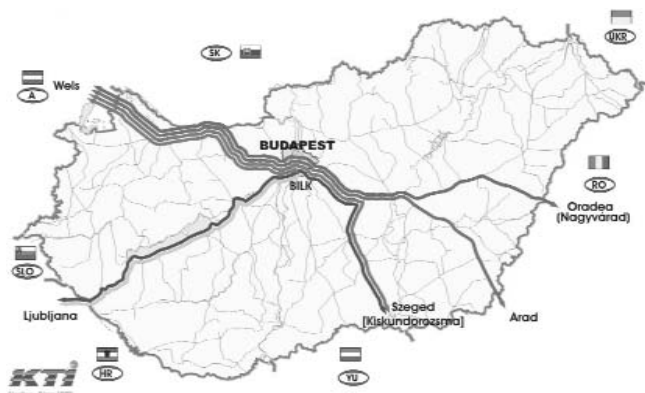
## RO-LA forgalomban továbbított kamionok (db)



4. számú ábra

Forrás: Hungarokombi Kft.

## RO-LA vonalak a magyar vasúthálózaton



5. számú ábra

A hazánkon keresztül igyekvő, balkáni országokból érkező kamionok száma a román és bolgár tehergépkocsik nélkül – ami az EU-s csatlakozások után várható – nem fogja elérni a Ro-La fuvarozás gazdaságosságához szükséges kritikus mennyiséget, így megelőző intézkedések megtétele nélkül közötti kamionforgalmunk jelentősen megnő, minden káros hatását az országra zúdítva.

## A kombinált forgalom szabályozása

A kombinált fuvarozás jelentőségét Európa szerte felismerték, a nemzetközi közlekedéspolitikai nagy reményességévé vált. Az EU bizottsága az Európai Közösség legnagyobb prioritást élvező projektjei közé sorolta a kombinált fuvarozás hálózatának fejlesztését. Az elmúlt évek során számos jogi szabályzó is bevezetésre került a kombinált fuvarozás keretfeltételeinek javítása céljából. Az ilyen célzott támogatások háttérében az a megfontolás áll, hogy a kombinált fuvarozás segítségével csökkenthetők a szállítás ún. társadalmi, externális költségei. Az EU és az egyes tagállamok olyan intézkedéseket hoztak, amelyekkel az áruforgalom minden határon túli közútra terelődését fékezni vagy megállítani kívánják.

A kombinált fuvarozás támogatása Európában különböző formában történik:

- infrastruktúra fejlesztés finanszírozása (vasúti és átrakó termináli beruházások)
- mentesség a különféle közúti korlátozó előírások alól (hétvégi, ünnepi korlátozások, összsúly túllépése a daruzható kivételű járművekre, vasúton töltött idő beszámítása pihenőidőbe)
- üzemeltetési támogatás kíséretlen és Ro-La forgalmak közötttal szembeni esélyegyenlőségének támogatására.

Ezek az ösztönző formák összhangban vannak a 92/106/EGK irányelvvel és az ahhoz kapcsolódó rendelkezésekkel. A gyakorlat azt mutatja, hogy míg az első két támogatási formát a tagállamok többsége gyakorolja, addig az üzemeltetési támogatást a kíséretlen forgalomban korlátozottan, a Ro-La forgalomban pedig elsősorban Ausztria és vonzáskörzete, valamint a nem tagállam Svájc alkalmazza.

Hazánkban a kombinált áru fuvarozás támogatása az 1990-es évek elejétől számítható. A Magyar Kormány a nemzetközi kombinált áruszállítás megindítását, fejlesztését célzó, az Európai Közösség irányelveivel harmonizáló kedvezményekről szóló 3229/1992. (VI. 4.) Korm. határozatában a környezetvédelem, a hazai utak állapota és a nemzetközi együttműködés szempontjából szükségesnek ítélte a kombinált áru fuvarozási rendszerhez való csatlakozásunkat, és – ezt elősegítő – egyet értett különféle kedvezmények bevezetésével.

Kombinált fuvarozásunk továbbfejlesztését kormányunk több határozatával is támogatta. Ki kell emelni – úgy is, mint régióknak első kombinált fuvarozási koncepcióját – a kombinált szállítást fokozottabb mértékű fejlesztését, elterjesztését szolgáló a 2025/1996. (II. 7.) számú Kormányhatározatot „Az európai kombinált szállítási rendszer magyarországi részhálózatának létesítési és üzemeltetési koncepciójáról.” A határozat kimondja, hogy az Európai Unióhoz történő csatlakozásunk feltételeinek javítása érdekében a magyar kombinált áruszállítás hálózatának kiépítését, a speciális járműállomány beszerzését elő kell segíteni, a kombinált áru fuvarozás versenyképességét támogatáspolitikai alkalmazásával javítani kell. A kombinált áruszállítás további fejlesztése céljából a központi költségvetés 1997. évtől folyamatos, emelt szintű támogatást biztosít. Ezt a támogatást a Központi Környezetvédelmi Alapból évente ki kell egészíteni. A *terminálok létesítéséhez* és a *speciális járművek beszerzéséhez* nyújtott költségvetési támogatáson túlmenően a kombinált áruszállítást *működtetési támogatással* is elő kell segíteni.

A kormányhatározatban foglaltak alapján a mindenkori, a közlekedésért felelős tárca költségvetésében minden fejezeti soron szerepel a kombinált áruszállítás hazai fejlesztése. E keretből az évek során termináli beruházások, speciális eszközök stb. beszerzése történt, azonban *a kombinált fuvarozás működtetésének, üzemeltetésének támogatását azóta sem sikerült megvalósítani.* Az elmúlt években a beruházási támogatás is erősen csökkenő tendenciát mutat.

Jelenlegi, Ro-La fuvarozásunkat támogató ösztönző rendszerünk nem elégséges, adminisztratív intézkedések nélkül, tisztán piaci viszonyok között a Ro-La nem versenyképes a közúttal. A Ro-La igénybevételenek motivációja az új, a közeljövőben az EU-hoz csatlakozó országok felé tovább fog süllyedni, a közúti engedélyek kontingentálása megszűnik, a határátlépések és vámkezelések egyszerűsödnek, időigényük kisebb lesz. Mindezek hatásaként a kamionok környezetet kímélő vasúti szállítása hazánkban rövid idő alatt lecsökken, sőt megszűnhet. A nemzetközi közúti forgalom várható megnövekedése a káros hatásokat is tovább növeli. A közúti forgalom ilyen mérvű növekedését a társadalom érdekében prioritása miatt tompítani kell, erre célszerűen a Ro-La továbbfejlesztése alkalmas.

Meg kell keresni azokat az intézkedési lehetőségeket, amelyeket foganatosítani kell annak érdekében, hogy a megnövekedő közúti forgalom káros hatásait ki lehessen küszöbölni, az országunkon áthaladó tehergépjármű forgalom vasúti szállításának drasztikus visszaesése elkerülhető legyen.

## Externális költségek meghatározása

A megnövekedő közúti nehézteher-forgalom, a kamionok vasúti továbbításának csökkenése, illetve elmaradása esetén tetemes társadalmi kár jelentkezik, amelynek mértékét a közúti és vasúti externális költségek meghatározásával, összehasonlításával lehet kimutatni.

Konkrét, 2005 évi Ro-La relációk kiesésével, a forgalom közútra terelődésekor adódó többlet externális költségkülönbözötet számítottuk. Alapnak célszerűen a szakirodalomban gyakran meghatározónak nevezett (IWW/INFRAS) munka 17 nyugat-európai országra, továbbá az ennek folytatásaként Közép- és Kelet-Európára kidolgozott INFRAS/HERRY, illetve az Olaszországban mintegy öt éve folyó munka (The environmental and social costs of mobility in Italy) eredményeként rendelkezésre álló fajlagos költségértékeket választottuk, amelyek bizonyos korrekciókkal a mintaterületre, hazánkra is jól átvihetőek voltak.

Számításaink kimutatták, hogy kizárólag a jelenlegi Ro-La forgalom vasútról közútra terelődésének hatásaként 4,8 milliárd Ft kár keletkezne évente. Az új EU-s csatlakozással együttjáró piacnyitás a nemzetközi közúti forgalom várható megnövekedésével a káros hatásokat is tovább növeli.

Az igen magas társadalmat terhelő költségértékek ráírnyítják a figyelmet a közúti fuvarozás externális költségeinek jelentőségére.

A Ro-La fuvarozás versenyhátrányáról és annak kompenzációs lehetőségeiről a két fuvarozási forma költségszerkezetének részletesebb vizsgálatával lehet teljes képet alkotni.

**Ro-La költségek és közúti költségek viszonya**

A Ro-La fuvarozás versenyhátrányáról és annak kompenzációs lehetőségeiről a Ro-La és a tisztán közúti fuvarozási forma költségszerkezetének részletesebb vizsgálatával lehet teljes képet alkotni. A Ro-La és a közúti fuvarozás költségszerkezetének összetevőit részletesen a melléklet táblázata mutatják.

A hazai Ro-La vonatok szervezője, a Hungarokombi Kft. vasúti operátortársaságként működik, azaz a kombinált forgalom lebonyolítását szervezi meg. Egy kamion vasúti szállítási díja, azaz a Ro-La menetjegy ára a Ro-La szolgáltatás megvalósításához igénybe vett szolgáltatások költségének alapján tevődik össze.

A Ro-La jegy árában legnagyobb hányaddal a **vasúti szolgáltatási díj** szerepel, melynek főbb összetevői a **pályahasználati díj**, a **vonatvábbítás költségei**, illetve a **kereskedelmi költségek**. További jelentős költségösszetevő a **vasonköltség**. A jegyár kalkulációjában szerepel a terminálokban igénybevett szolgáltatásokért fizetendő **termináli díj**, továbbá az **ügynöki jutalék** és a **szervezési költség**. A teljes költség mintegy 95 százalékát teszik ki a vasúti szolgáltatások és a gördülő állomány költségei (lásd *melléklet*). Ez azt támasztja alá, hogy elsősorban ezen a területen képzelhető el a költségek hatékonyság növelés által történő mérséklése, illetve itt van tér és szükség egyes költségelemek, költségek kompenzáására.

Mindezek figyelembevételével (a működő Szeged-Wels reláció 2006-os adatai alapján számolva) a **Ro-La fuvarozás összköltségének fajlagos értéke: 0,74 €/km, 193,0 Ft/km** értékre adódik.

A **közúti áru fuvarozás** során felmerülő költségeket célszerű két részre bontani: teljesítménnyel arányos **változó** (teljesítménnyel arányos) **költségekre** és **állandó költségekre**.

A közúti fuvarozás költségszerkezetének összeállítását a magyar nemzetközi fuvarozást végző fuvarozók jellemző adatai alapján végeztük. A költségek között nem szerepelnek az autópálya- és úthasználati díjak, mivel ezek a konkrét útvonalról függenek, és országonként nem egységesek.

A **közúti fuvarozás összköltségének fajlagos értéke: 0,69 €/km, 179,0 Ft/km** értékre adódik.

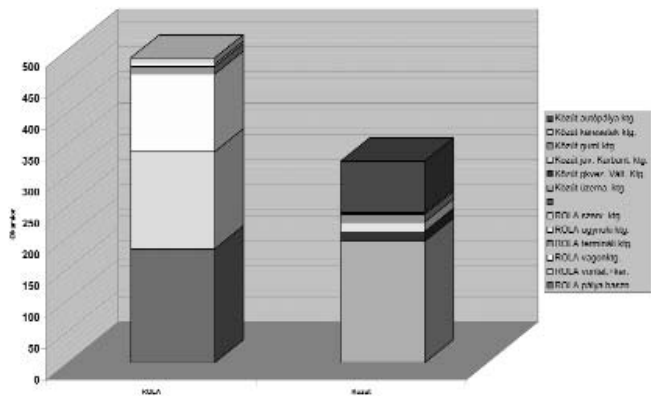
Megállapítható, hogy a hazai fuvarozási piac döntő többsége fuvarfeladatai nagy részében önköltség körüli szinten fuvaroz (az aktuális fuvardíjak 0,6–0,75 €/km között alakulnak). Ebből következik, hogy tisztán ebből a tevékenységből sem saját maga fejlesztésére, sem pedig bármilyen magasabb szempontoknak alárendelt tartalékképzésre (pl. környe-

zetkímélő, de költségesebb kombinált fuvarozás megvalósítására) nincs reális lehetősége.

Másrészről az is látszik, hogy a közúti fuvarozás összköltség szintje nem éri el a Ro-La fuvarozás alapvető (vasúti szolgáltatási és gördülő állomány) költségeinek szintjét.

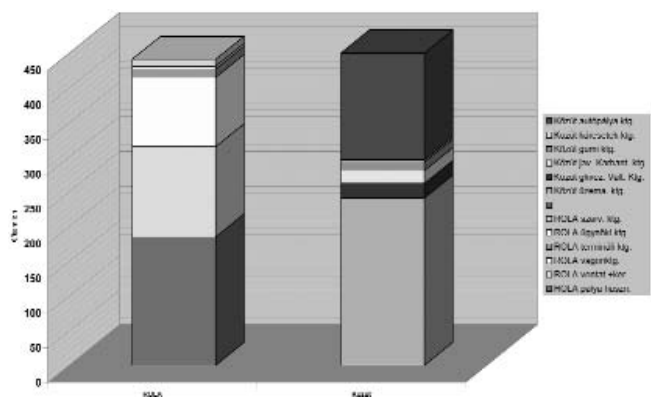
A **két fuvarozási forma versenyképességének összehasonlítása** során viszont a közúti fuvarozásnak csak a változó költségeit kell a Ro-La fuvarozás teljes költségével összevetni, mivel a Ro-La vonatot igénybe vevő fuvarozó állandó költségei mindenképpen felmerülnek, a Ro-La használatától függetlenül (lásd 6–7. számú ábrák).

**RO-LA fuvarozás költségeinek összehasonlítása a közúti fuvarozás változó költségeivel – 2006**



6. számú ábra

**RO-LA fuvarozás költségeinek összehasonlítása a közúti fuvarozás változó költségeivel – prognózis 2010**



7. számú ábra

További táblázat segítségével pontosan meghatározható az a **költségkülönbözöt**, ami a jelenlegi piaci körülmények között a Ro-La fuvarozás és a tisztán közúti fuvarozás alkalmazásával konkrét relációk (BILK-Wels, Szeged-Wels, és a tervezett Mosonmagyaróvár-Wels) esetén adódik (lásd *melléklet*). Konkrét relációk összevetésénél a Ro-La jegyárakat a közút esetén az azonos közúti szakasz alatt felmerülő változó költségekkel és az esetleg fizetendő autópálya-, illetve úthasználati díjak összegével kell szembeállítani.

Reláció	Ro-La költség (€)	Közúti költség (€)
Szeged-Ljubljana	440	200
Szeged-Wels	487	322
Mosonmagyaróvár-Ljubljana	290	161

A közút javára kimutatható különbözetet jelenleg még kompenzálja az engedélykötelezettség, illetve az engedélykontingens szükségessége, viszont az EU-bővítéssel ez a tényező kiesik, más eszközökkel kell a Ro-La használatát gazdaságosság szempontjából attraktívvá tenni.

A kompenzációra a hazai úthálózatra is bevezetendő pályadíj, a szigorított törvényes vezetési idők következtében ellenőrzése és betartatása, és a Ro-La üzemeltetési támogatása útján van lehetőség.

### Az EU bővülése miatt javasolt támogatási rendszer

Bár a peremfeltételek az EU bővítésével romlanak, nem szabad feladni a vasúti kamionszállítást, mert ennek hatásai többszörösen negatívak lennének és egy leállított forgalmat később már nehéz és költséges újraindítani.

**Tézisünk szerint az EU bővülésével megszűnő adminisztratív korlátok – amelyek eddig a Ro-La forgalom fő ösztönzői voltak – kiválthatók egyéb ösztönzőkkel, amelyek érvényesülése a következő években egyre erősebb lesz.**

A legfontosabb Ro-La-t ösztönző szempontok a fontosság sorrendjében a következők:

#### I. Az EU csatlakozás előtt

- Közúti engedélyek kontingentálása
- Határátkelés és vámkezelés idővesztése a közúton
- Útadómentesség a kombinált fuvarozás igénybevételekor
- Üzemanyag megtakarítás
- Egyéb guruló költségek megtakarítása
- Vezetési idő-pihenési idő szabályozása

#### II. Az EU csatlakozás után a következő változások folyamatos belépésével lehet számítani

- Használatarányos úthasználati díjak bevezetése, folyamatos emelése
- Élő munka (gépkocsivezetők) költségeinek növekedése (az EU-bővítés lassú, de várható hatásaként)
- Üzemanyag árak jelentős és tartós növekedése, ami elsősorban a közúti áruszállítást terheli (a Ro-La vasúti szállítás túlnyomó része villamos vontatással történik)\*
- Törvényes vezetési idő szigorodó szabályozása és ellenőrzése a közúton, ezáltal az élőmunka igény növekedése
- Közutak túlterheltségének fokozódása, ezáltal a közúti eljutási idők növekedése
- Szigorodó műszaki előírások és ellenőrzések a kamionokkal szemben (magasabb üzemeltetési költségek)

\* A dízel vontatás esetén a jövedéki adó visszatérítésének módját a megváltozott piaci körülmények miatt újra kell szabályozni.

g) Vasúti téren az interoperabilitás növekedése, költség-hatékonyabb vasúti továbbítás

h) Kialakuló vasúti liberalizáció következtében erősödő vasúti verseny, kedvezőbb szolgáltatás/ár arány

Az EU csatlakozás utánra prognosztizált változások és azok ösztönző hatásai azonban 2007-ben még csak mérsékelten jelentkeznek, utána azonban évente egyre erősebben. Ezért indokolt egy évente csökkenthető mértékű üzemeltetési támogatás a kombinált fuvarozás átmeneti versenyhátrányának kiegyenlítésére.

A legfontosabb ösztönző hatások (úthasználati díj, üzemanyag, vezetési idő) alakulását a következőkben mutatjuk be.

A használat mértékével **arányos útdíjat** Ausztriában, Svájcban és Németországban már bevezették, az alpesi országokban ennek mértéke magasabb, de még mindig nem éri el az externális költségek szintjét.

Várható, hogy ezt a használati díjat az EU többi államában is rövidesen bevezetik és folyamatosan a kamionforgalom által okozott externális költségek szintjére emelik. Így érvényesül az a kívánatos elv, hogy a használó fizesse meg azokat a költségeket, amelyeket okoz. (Vasúti továbbítás esetén természetesen nem úthasználati díjat, hanem vasúti pályahasználati díjat kell fizetni.)

Hazánkban szintén folynak az előkészületek az útdíj bevezetésére. Ennek időpontja (2007 vagy 2008) ill. a díj nagysága alapvetően befolyásolja a versenyképesség helyreállítását. Rendkívül éles különbség mutatkozik az infrastruktúra használat költségeinek érvényesítésében: míg a vasúti szállítás esetén a magyarországi pályahasználati díj az európai átlagnak felel meg (egy kamion átszállítására vonatkoztatva 22 000 Ft) addig a közúton a kamionok egy napi autópályás matrica díjáért (2000 Ft) át tudnak haladni az országon.

Mivel a nehéz teherjárművek útburkolat rongáló hatása (a háttér tanulmányban ismertettek szerint) mintegy 0,36 €/km (ami egyébként nagyságrendjében hasonlít a vasúti pályahasználati díj jelenleg 0,31–0,41 €/km mértékére), minimálisan ilyen mérvű közúthasználati díj alkalmazása lenne indokolt, nem beszélve a többi externális hatás kompenzálásáról. A díj bevezetése során viszont feltehetően szem előtt kell tartani a fokozatosság elvét is, ezért mérsékeltebb díj bevezetését és annak rendszeres korrekcióját tartjuk reálisnak. Egy **0,25 €/km mértékű díj bevezetése viszont elengedhetetlen**, mert az alágazatok arányos költségviselése ezt megköveteli. A díj 10%-át mindenképpen a vasúti kamionszállítás támogatási forrásaként célszerű elkülöníteni.

Egyre nagyobb korlátozó szerepe lesz a gépjármű **vezetési idő szabályozásának**, a kötelező megszakítások és a pihenési idő megkövetelésének. Ezeket az EU tagállamokban (és Svájcban is) az 561/2006/EK rendelet szabályozza, az ezeken kívüli országok vonatkozásában pedig az AETR megállapodás. Az elvek viszont azonosak és a konkrét szabályok is harmonizáltak. Így rövidesen el fogunk jutni oda,



## Jubilál a MÁV Kombiterminál

Kettős jubileumra készül a magyar kombinált fuvarozás. Tizenöt éve startolt a hazai Ro-La, és tíz éve alakult – a debütálásban meghatározó szerepet vállaló – MÁV Kombiterminál Kft. Kiss Gyula ügyvezető igazgató lapunknak elmondta, hogy magas színvonalú szakmai rendezvényeken szeretnének megemlékezni év-

fordulójukról. Kiskundorozsma és Budapest lesz a rendezvények központja.

A MÁV Kombiterminál és érdekeltségei november 30-án, Budapesten – kiadónk szervezésében – kombi-konferenciát rendeznek, ahol az elmúlt évtized legfontosabb eredményeinek összegzése mellett a jövő feladatainak elemzése lesz a központi téma. A tízéves jubileum alkalmából

szakmai kiadvány készül, illetve a MÁV Kombiterminál Kft. fogadást ad partnerei tiszteletére.

Kiss Gyula úgy fogalmazott, hogy a budapesti konferenciát megelőzően várhatóan szeptember végén hétvégi, ún. majálisprogramon várják partnereiket és munkatársaikat a dorozsmai terminálon. A jubileumi rendezvény-sorozat programját a közeli napokban véglegesítik.

hogy minden környezetünkben lévő államban azonos szabályozás lesz érvényben, ami lecsökkenti a kibúvók lehetőségét, és egyértelmű ellenőrzést tesz lehetővé. Az EU elő is írja az ellenőrzés fokozását, a hatékonyság javítását szolgálja a digitális tachográfok bevezetése is. A társadalomnak alapvető érdeke, hogy minél kevesebb baleset történjen a túlfáradt vagy elalvó kamionsofőrök hibájából.

Hazánkban is segíteni kell a közlekedési hatóságot, hogy az ellenőrzések megfelelően visszatartó erejűek legyenek, ill. hogy ne csak a telephelyeken, hanem az utakon is számítani kelljen – a külföldi gépkocsivezetőknek is – a szigorú ellenőrzésre.

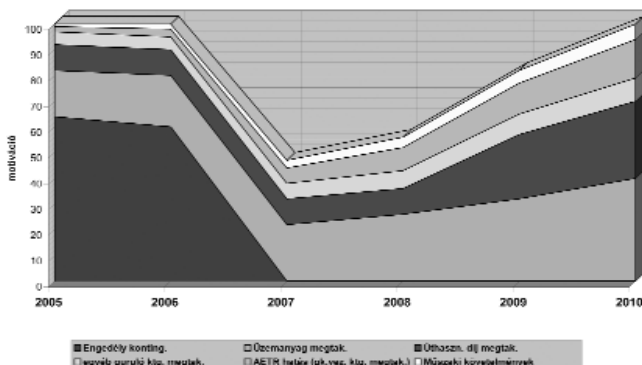
A hosszabb távolságon szállító kamionok hatékonysága jelentősen növelhető azzal, hogy a gépkocsivezető kötelező pihenőidejét a Ro-La vonat hálókocsijában tölti el, miközben járművével együtt nem egy parkolóban várakozik, hanem vasúton halad a célja felé.

Az **üzemanyag megtakarítás** jelentősége az árak növekedésével együtt nő. Már a jelenlegi árak is lényegesen meghaladják a 2 évvel ezelőttiakat és nem várható ezek csökkenése, inkább emelkedését prognosztizálják (készletek apadása, kitermelés drágulása, a motorizáció robbanásszerű növekedése a fejlődő piacokon, elsősorban Kínában és Indiában).

### A Ro-La közlekedés motivációjának alakulása és befolyásolása

A 8. számú ábrán mutatjuk be a Ro-La igénybevételének motivációját, a különböző ösztönző paraméterek alakulását. Látható, hogy az EU belépésekor drasztikusan lecsökken az engedélykontingensek okozta hatás, és ezenkívül hasonlóképpen veszít jelentőségéből a határátlépés és a vámkezelés idővesztése is.

Új EU tagok motiváló tényezői tranzit ROLA forgalomban üzemeltetési támogatás nélkül magyar átdíj 2008 folyamán történő bevezetése esetén



8. számú ábra

HUNGÁRIA

1239  
Budapest,  
Európa út 4.

Tel.:  
**+36 (1) 289-6171**

Fax.:  
**+36 (1) 289-6172**

**INTERMODAL**

Hungária Intermodal Kft.

Ugyanakkor az előzőekben említett úthasználati díj, a vezetési idő szigorú szabályozása és az üzemanyagárak emelkedése azt eredményezi, hogy mintegy 3-4 év múlva ismét gazdaságos és érdemes lesz Ro-La-n utazni.

Addig azonban van 3 olyan év, amely alatt a Ro-La-t tovább kell üzemeltetni, nehogy a felépített rendszer összeomoljon. Nem szabad veszni hagyni a kiépült vasúti kamion szállítási rendszert, mert azt később újra felépíteni sokszorosába kerülne. A rendelkezésre álló vagonpark és a kereskedelmi értékesítési hálózat működtetésének felfüggesztése pótolhatatlan károkat okozna.

A Ro-La forgalom leállása további negatív hatásokkal járna: az állam tulajdonában lévő vasúti infrastruktúra üzemeltetés 3 millió tonna forgalmat veszítene el annak pályahasználati díjbevételeivel együtt. Ezenkívül az externális költségek mintegy 4,8 Mrd Ft-al növekednének, csak a jelenleg vasúton szállított kamionok között a terelődéssel.

**Ezért javaslatunk az, hogy az EU bővítés időpontjától kezdve 3-4 év átmeneti időre, a piaci feltételek helyreállásáig a Ro-La fuvarozást évente csökkenő mértékű üzemeltetési állami támogatásban kell részesíteni. Ennek engedélyezése az EU részéről alkalmazott gyakorlat a kombinált fuvarozás esetében.** Hangsúlyozni szükséges, hogy ezzel az átmeneti üzemeltetési támogatással lehet az átmeneti időszakon átmenteni az EU által is prioritásként kezelt intermodális szállítási módot a jövőbe.

Ezt a vasúti- és kombináltszállítás jelenlegi hátrányos helyzete indokolja, vagyis az a tény, hogy a közúti szállítás externális költségei még nem jelennek meg a vállalkozások szintjén, a vasút esetében viszont igen. Mindez pedig az EU közlekedéspolitikájában határozottan megfogalmazott vasútfejlesztési célkitűzések megvalósítását is hátráltatja. Ilyen támogatást nyújt az EU maga is a Marco Polo Programban: 500 tonna-kilométerenként 1 € üzemi támogatást helyez kilátásba közösségi forrásokból a vasútra terelés érdekében.

Az üzemeltetési támogatás lehetősége tehát megfelelő elszántság mellett adott. Fontos kihangsúlyozni azt, hogy a támogatást és a piac által elfogadható Ro-La díjakat az EU bővülés napján be kell vezetni a forgalom megtartás érdekében. Ennek előkészítése és kormányzati elfogadása ezért sürgős feladat.

A Ro-La fuvarozást a környező országokkal közösen célszerű támogatni, erre hazánkban kiváló lehetőségei vannak: Ausztriával és Szlovéniával rövidtávon is össze lehet hangolni a szükséges lépéseket, mert ott is van erre határozott szándék.

### A szükséges üzemeltetési támogatás mértéke

Számításokat végeztünk a jövőben fontos Ro-La relációk gazdaságos működtetéséhez szükséges támogatás mértékének meghatározására. A jelenlegi Szeged-Wels és Szeged-Ljubljana viszonylatok mellett figyelembe vettük a közlekedéspolitikai szempontból fontos Mosonmagyaróvár-Ljubljana és a Záhonyból-Hegyeshalom felé induló, előkészítés alatt álló új forgalmat is.

A 9. számú ábra tartalmazza az egy kamionra jutó Ro-La jegyárak szükséges mérséklésének összegét. Ennek összege a legfontosabb Szeged-Wels relációban **150 €**, amely megoszlik a magyar és az osztrák fél között. Ugyanez az összeg **2009-ben 42 €-ra** csökken, **2010-ben pedig 7 €-ra**.

Az egyes forgalmak éves teljes magyar támogatási igénye a 10. számú ábrán található. A forgalom évi 12-20 százalékos fejlődésével számoltunk és így 2010-ben elérjük és meghaladjuk a 100 ezer vasúton szállított kamion mennyiséget a megnövekvő tranzit forgalomból.

A számítások igazolják, hogy az úthasználati díj 2008. évben feltételezett bevezetése jelentős mértékben csökkenti a szükséges támogatás mértékét és az összes tényező együttes hatására az 2010. után minimálisra csökken.



## A ROLA RELÁCIÓK KÖLTSÉGEI ÉS A SZÜKSÉGES TÁMOGATÁSOK

	Ft/€= 260		Szeged-Ljubljana	Szeged-Wels	MÓvár-Ljubljana
	€/km	Ft/km	€	€	€
<b>2007</b>					
Közúti össz. vált. ktg.+útdíj			212	337	171
ROLA költség			440	487	290
<b>Szükséges támogatás</b>			<b>228</b>	<b>150</b>	<b>119</b>
Meglévő külföldi támogatás			0	65	0
Külföldi, arányosan szükséges támogatás			99	117	65
<b>A fentiekből magyar részről km. arányosan szükséges támogatás</b>					
Szüks. támogatás Sz-Lj	0,348	90	129	0	0
Szüks. támogatás Sz-W	0,328	85	0	99	0
Szüks. támogatás MÓ-Lj	0,284	74	0	0	54
<b>2008</b>					
Közúti össz. vált. ktg.+útdíj			318	419	228
ROLA költség			440	487	290
<b>Szükséges támogatás</b>			<b>122</b>	<b>68</b>	<b>62</b>
Meglévő külföldi támogatás			0	65	0
Külföldi, arányosan szükséges támogatás			53	72	34
<b>A fentiekből magyar részről km. arányosan szükséges támogatás</b>					
Szüks. támogatás Sz-Lj	0,187	49	69	0	0
Szüks. támogatás Sz-W	0,202	53	0	61	0
Szüks. támogatás MÓ-Lj	0,146	38	0	0	28
<b>2009</b>					
Közúti össz. vált. ktg.+útdíj			331	436	239
ROLA költség			431	477	284
<b>Szükséges támogatás</b>			<b>100</b>	<b>42</b>	<b>45</b>
Meglévő külföldi támogatás			0	65	0
Külföldi, arányosan szükséges támogatás			44	58	25
<b>A fentiekből magyar részről km. arányosan szükséges támogatás</b>					
Szüks. támogatás Sz-Lj	0,153	40	57	0	0
Szüks. támogatás Sz-W	0,139	36	0	42	0
Szüks. támogatás MÓ-Lj	0,107	28	0	0	20
<b>2010</b>					
Közúti össz. vált. ktg.+útdíj			414	470	253
ROLA költség			431	477	284
<b>Szükséges támogatás</b>			<b>18</b>	<b>7</b>	<b>31</b>
Meglévő külföldi támogatás			0	65	0
Külföldi, arányosan szükséges támogatás			8	39	17
<b>A fentiekből magyar részről km. arányosan szükséges támogatás</b>					
Szüks. támogatás Sz-Lj	0,027	7	10	0	0
Szüks. támogatás Sz-W	0,025	6	0	7	0
Szüks. támogatás MÓ-Lj	0,075	19	0	0	14

9. számú ábra

Az előbb említett relációkban a **szükséges üzemeltetési támogatás az első évben 1 729 462 eFt (6652 e€)**, miközben a **megtakarított externális költség 5 063 000 eFt-ot tesz ki**.

A táblázat egyértelművé teszi, hogy a közúti externális költségek megtakarításából származó gazdasági előny lényegesen nagyobb, mint a vasúti kamionszállítás támogatásához szükséges kiadás. Ez a különbség folyamatosan nő a forgalom emelkedésével és az állami ráfordítás csökkenésével. Így **2010-ben a szükséges támogatás összege 101 000 elszállított kamion esetében 263 178 eFt és a megtakarítás pedig 7 869 000 eFt**. Tehát nemzetgazdasági szinten minden

támogatási forint kiadás közel 30 Ft externális költség elmaradását jelenti 2010 évben!

A költségvetésre gyakorolt konkrét hatások megítélése során figyelembe kell venni a **várható bevételeket** is.

A használatarányos útdíj hazai bevezetése során lehetőség nyílik arra, hogy a Ro-La támogatás egy része a közúton közlekedő tehergépkocsik díjából kerüljön fedezésre. Ennek érdekében az úthasználati díjba egy olyan elemet célszerű beépíteni, amely dedikáltan a kamionok vasúti szállításának költségeit mérsékelné. Ezzel részben már helyreállítható a vasúti alágazat hátrányos helyzete az externális költségek viselésében.

A kombinált fuvarozás **üzemeltetési támogatását** célszerű gazdaságosság oldaláról is pozitívan megítélni:

- első fázisban a támogatás befektetésként működik az externális költségek megtakarítása érdekében,
- a következő időszak már a megtérülésé lehet: célszerű az úthasználati díj kalkulált mértékét mintegy 2,5 eurocenttel megnövelni és azt elkülönítetten a vasúti kamionszállítás támogatására fordítani,
- miután a Ro-La-t ösztönző szempontokat ismételtelen sikerült helyreállítani, a csökkenő mérvű támogatással a szolgáltatás színvonalát szükséges emelni és ezzel a forgalom hosszútávú fenntartását megalapozni.

Az átmeneti pénzügyi támogatás mellett, ahhoz szervesen kapcsolódóan átfogó intézkedések rendszerét javasoljuk alkalmazni.

## A javasolt intézkedések rendszere

1. EU konform üzemeltetési támogatás, évente csökkenő mértékben, a gazdaságosság eléréséig. Első évben a szükséges teljes támogatás mértéke 1,7 MrdFt, ami 2010-re 260 millió Ft-ra csökken, miközben a forgalom 50 ezerről 100 ezer kamionra nő.

2. Olyan költségviszonyok kialakítása, hogy a kamionok vasúti szállítása ne legyen drágább, mint a közúton történő áru fuvarozás változó költsége. Jelenleg ez az érték 0,38 €/km, miközben a Ro-La költsége meghaladja a 0,7 €/km-t. Ezt a használatarányos úthasználati díj tudatos bevezetésével kell elősegíteni az üzemanyagárak várható emelkedése mellett.

3. Az úthasználati díj mértékére első lépésben a közúthasználat költségeinél alacsonyabb mértékűt, 0,25 €-t célszerű bevezetni kamionként és kilométerenként. Ebből javasolt mintegy 10 százalékot elkülöníteni és kizárólag a vasúti kamionszállítás üzemeltetési támogatására fordítani. Ezzel elérhető, hogy a kezdeti állami költségvetési támogatás egy részét fokozatosan az úthasználati díj meghatározott hányada

## Az egyes ROLA relációkra javasolt támogatás

## A ROLA által megtakarítható externális költségek

2007	kamion db.	tám./kam (€)	támogatás (€)	támogatás (Ft) -- Ft/€ 260	
Szeged-Wels	50 000	99	4 927 431	1 281 132 165	3 882 000 000 Ft
Szeged-Ljubljana	5 000	129	645 116	167 730 118	455 000 000 Ft
Mosonmagyaróvár Ljubljana	6 500	54	351 231	91 320 075	332 000 000 Ft
Záhony	4 000	182	728 000	189 280 000	394 000 000 Ft
<b>ÖSSZES ROLA</b>	<b>65 500</b>		<b>6 651 778</b>	<b>1 729 462 358</b>	<b>5 063 000 000 Ft</b>
<b>2008</b>					
Szeged-Wels	60 000	61	3 638 909	946 116 220	
Szeged-Ljubljana	5 500	69	380 846	99 019 866	
Mosonmagyaróvár Ljubljana	7 500	28	208 735	54 271 193	
Záhony	5 000	67	335 000	87 100 000	
<b>ÖSSZES ROLA</b>	<b>78 000</b>		<b>4 563 490</b>	<b>1 186 507 278</b>	
<b>2009</b>					
Szeged-Wels	65 000	42	2 709 200	704 392 000	
Szeged-Ljubljana	6 500	57	368 232	95 740 226	
Mosonmagyaróvár Ljubljana	9 000	20	182 726	47 508 686	
Záhony	6 500	56	364 000	94 640 000	
<b>ÖSSZES ROLA</b>	<b>87 000</b>		<b>3 624 157</b>	<b>942 280 912</b>	
<b>2010</b>					
Szeged-Wels	75 000	7	560 700	145 782 000	5 823 000 000 Ft
Szeged-Ljubljana	8 500	10	84 923	22 080 076	772 000 000 Ft
Mosonmagyaróvár Ljubljana	9 500	14	134 601	34 996 371	486 000 000 Ft
Záhony	8 000	29	232 000	60 320 000	788 000 000 Ft
<b>ÖSSZES ROLA</b>	<b>101 000</b>		<b>1 012 225</b>	<b>263 178 448</b>	<b>7 869 000 000 Ft</b>

10. számú ábra

váltsa ki. (A Nagylak-Hegyeshalom szakaszon áthaladó kamionoktól így beszédett éves 4,8 Milliárd €-ből például 6 Ro-La vonat magyarországi üzemeltetési támogatása fedezhető.)

4. Kezdeményezni kell a szomszédos országokkal (első sorban Ausztriával és Szlovéniával) az összehangolt intézkedéseket az EU bővítés utáni időszakban a Ro-La forgalmak fenntarthatósága érdekében. A szükséges üzemeltetési hozzájárulást megosztottan kell viselni a teljes szállítási szakaszon.

5. Törekedni kell arra, hogy a vasúti pályahasználati díjból a Ro-La szállítás minél nagyobb kedvezményt kapjon annak érdekében, hogy az operátor szűkített önköltségi szintje meg tudja közelíteni a fedezeti pontot. Ennek lehetőségét a pályavasút várható magasabb hatékonysága tudja megteremteni, mert a Ro-La forgalom egyértelműen többletforgalmat jelent, amelynek költségét a pályavasút számára marginális.

6. Az elért állami támogatásért cserébe a vasút javítása szolgáltatása minőségét (vonatok gyorsabbá tétele és a menetrend pontos betartása, kísérő kocsik minőségének európai szintűre emelése).

7. A tehergépkocsik vezetési és pihenő idejére vonatkozó jogszabályokat valamint a hétfégi és ünnepnap korlátozásokat következetesen ellenőrizni kell. Fontos, hogy a nemzetközi (tranzit) kamionok is betartsák a vonatkozó előírásokat és legyenek tisztában a büntetés visszatartó erejével.

8. A kombinált fuvarozást ösztönző kedvezményeket át kell tekinteni, és az igényekhez igazítani: a 70 km-es adó és engedélymentes megközelítés körzethatárát célszerű megnövelni.

9. A hétfégi korlátozások alóli mentesség igazodjon a Ro-La közlekedési sajátosságaihoz: a kombinált fuvarozást igénybevevők maximálisan ki tudják ezt használni, a többi fuvarozóra viszont valódi korlátot jelentsen.

10. A Ro-La szállítás támogatása a **költségvetésre** egyértelműen **pozitív hatással** van, mivel az évek folyamán egyre csökkenő támogatás egyre növekedő megtakarítással jár – amely lényegében elmaradó költségek formájában jelentkeznek.

11. Össztársadalmi véleményformálást, szervezett és professzionális felvilágosítást javasolunk. A társadalom egésze és a döntéshozók számára is magától értetődővé kell tenni, hogy a kombinált szállítás olyan pozitív üzenetet hordoz, amivel érdemes azonosulni. Az életkörnyezet megvédésének ez fontos része és a gyakorlatban viszonylag nem túl nagy ráfordítással komoly eredmény érhető el. Ez a lakosság közérzetének javulását és a döntéshozók elismerését eredményezi. Fontos ehhez a munkához szakmailag jól megalapozott kommunikációs kampányt igénybe venni.

MELLÉKLETEK

A RO-LA ÉS A KÖZÜTI FUVAROZÁS KÖLTSÉG SZERKEZETE ÉS A KÖLTSÉGEK VISZONYA

A ROLA fuvarozás költségszerkezete		
Szeged-Wels reláció 2006-os adatai alapján		
Költségelemek	Fajlagos érték	
	€/km	Ft/km
Árfolyam (Ft/€)	260	
<b>Vasúti szolg. és gördülő állomány</b>		
pályahasználat	0,277	72,1
vonatás+kereskedelem	0,236	61,4
vason	0,189	49,1
<b>összes vasúti és görd.</b>	<b>0,703</b>	<b>182,7</b>
<b>Szervezés és kiszolgálás</b>		
termináli költségek	0,018	4,8
ügynöki díjak	0,006	1,6
szervezési ktg. és értékesít. kock.	0,015	4,0
<b>összes szervezés és kiszolg.</b>	<b>0,040</b>	<b>10,3</b>
<b>Összköltség</b>	<b>0,74</b>	<b>193</b>

A közúti áru fuvarozás költségszerkezete		
Költségelemek	Fajlagos érték	
	€/km	Ft/km
Árfolyam (Ft/€)	260	
<b>Változó költségek</b>		
üzemanyag	0,312	81,1
javítás, karbantartás	0,024	6,2
gumiabroncs	0,020	5,2
káresemények	0,005	1,3
sofőr (változó rész)	0,025	6,5
<b>összes változó</b>	<b>0,386</b>	<b>100,4</b>
<b>Fix költségek</b>		
sofőr (állandó rész)	0,100	26,0
súlyadó	0,008	2,1
bérelt, lízing, amortizáció	0,100	26,0
központi, irodai költség	0,080	20,8
biztosítás	0,015	3,9
<b>összes fix</b>	<b>0,303</b>	<b>78,8</b>
<b>Összköltség</b>	<b>0,69</b>	<b>179</b>

A KÖZÜTI ÁRUFUAROZÁS KÖLTSÉGEI A ROLA RELÁCIÓKRA VETÍTVE					
2006	Fajlagos érték		RO-LA szakaszokra jutó költségek (€)		
	€/km	Ft/km	Szeged-Ljubljana	Szeged-Wels	MÓvár-Ljubljana
<b>Költségelemek</b>					
Közúti távolság (km)			518	623	417
Vasúti távolság (km)			656	656	420
Ft/€	260	magyar szakasz	371	300	190
<b>Változó költségek</b>					
üzemanyag	0,312	81,1	161,6	194,4	130,1
javítás, karbantartás	0,024	6,2	12,4	15,0	10,0
gumiabroncs	0,020	5,2	10,4	12,5	8,3
káresemények	0,005	1,3	2,6	3,1	2,1
sofőr (változó rész)	0,025	6,5	13,0	15,6	10,4
<b>összes változó</b>	<b>0,386</b>	<b>100</b>	<b>199,9</b>	<b>240,5</b>	<b>161,0</b>
<b>Fix költségek</b>					
sofőr (állandó rész)	0,100	26,0	51,8	62,3	41,7
súlyadó	0,008	2,1	4,1	5,0	3,3
bérelt, lízing, amortizáció	0,100	26,0	51,8	62,3	41,7
központi, irodai költség	0,080	20,8	41,4	49,8	33,4
biztosítás	0,015	3,9	7,8	9,3	6,3
<b>összes fix</b>	<b>0,303</b>	<b>79</b>	<b>157,0</b>	<b>188,8</b>	<b>126,4</b>
<b>Összköltség</b>	<b>0,689</b>	<b>179</b>	<b>357</b>	<b>429</b>	<b>287</b>
autópálya (A)	0,273	71,0	0,0	74,0	0,0
autópálya (D)	0,124	32,2	0,0	0,0	0,0
autópálya (H) - Szeg.-Lj	0,024	6,2	0,0	0,0	0,0
autópálya (H) - Szeg.-W	0,018	4,7	0,0	7,7	0,0
<b>összes autópálya Sz-Lj</b>	<b>0,000</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>összes autópálya Sz-W</b>	<b>0,125</b>	<b>32,4</b>	<b>0,0</b>	<b>81,7</b>	<b>0,0</b>
<b>összes autópálya MÓ-Lj</b>	<b>0,000</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Összk. autópályával Sz-Lj	0,544	141	357		
Összk. autópályával Sz-W	0,779	203		511	
Összk. autópályával MÓ-Lj	0,684	178			287
Össz. Vált.+autóp. Sz-Lj	0,305	79	200		
Össz. Vált.+autóp. Sz-W	0,491	128		322	
Össz. Vált.+autóp. MÓ-Lj	0,383	100			161
<b>ROLA KÖLTSÉGEK ÉS KÖZÜTI KÖLTSÉGEK VISZONYA</b>					
ROLA jegyár Sz-Lj	0,671	174	440		
ROLA jegyár Sz-W	0,742	193		487	
ROLA jegyár MÓ-Lj	0,690	180			290
Meglévő külföldi támogatás			0	65	0
Szüks. támogatás Sz-Lj	0,366	95	240		
Szüks. támogatás Sz-W	0,251	65		165	
Szüks. támogatás MÓ-Lj	0,307	80			129
<b>Külföldi, arányosan szükséges támogatás</b>			104	60	71
<b>A fentiekből magyar részről km. arányosan szükséges támogatás</b>					
Szüks. támogatás Sz-Lj	0,366	95	136		
Szüks. támogatás Sz-W	0,350	91		105	
Szüks. támogatás MÓ-Lj	0,307	80			58

50 éves konténer-jubileum

# Világpiac fémládába zárva



Megjelenésekor eleinte alábecsülték a konténer jelentőségét, később mégis sikersztori lett belőle. A konténer mint szállító-tároló eszköz idén ünnepli 50. születésnapját.

**Alaposan megrakodták a China Shipping hajóját: 5500 konténer fér fel rá. A világ legnagyobb teherhajói azonban ennek akár a kétszeresét is elbírnák. Kávé, műtrágya vagy plüssmackó – mindegy, milyen rakományról van szó, ma már szinte bármit lehet konténerben szállítani.**

A nemzetközi fuvarozásban manapság felbecsülhetetlen értékű és pótolhatatlan eszköz a konténer. A szabványosított tartályok százezreit látni nap mint nap a tengereken, síneken és országutakon. Az előrejelzések szerint 2010-ben például csak az északi-tengeri kikötőkben 180 milliós konténerforgalommal lehet majd számolni.

Már a II. világháború idején nagy, konténerszerű ládákat szállítottak az amerikai utánpótlást. A modern konténer feltehetőleg az amerikai fuvarozót, Malcolm McLeant tartják számon, aki már a harmincas években azon törte a fejét, hogyan tudná a gyapotbálákat egyszerűbben átpakolni teherautóiról a tengerjáró hajókra egy acélláda segítségével. Akkoriban még mindent egyenként kellett átrakodni hosszas időráfordítással, márpedig az idő pénz – a fuvarozóknak kiváltképp. MacLean húsz évvel később valósította meg tervét, a konténeret, és ezzel akaratlanul is megteremtette a globális áru fuvarozás alapjait. Mivel azonban senki nem bízott találmányában, megalapította saját hajózási társaságát, a Sea-Landet, és az Ideal X tankert átalakította úgy, hogy a fedélzetén egyúttal konténer is lehessen szállítani.

A konténeres hajózás kezdetét 1956. április 26-ra teszik. Ezen a napon indult útjára az első 58 konténer a New Jersey-i Newark kikötőjéből az Ideal X fedélzetén. A célállomás a texasi Houston volt. További tíz év kellett ahhoz, hogy 1966 májusában a Fairland konténerhajó egy európai kikötőbe, Rotterdamba is befusson. Akkoriban még nem volt ehhez kiépített terminál, kiváltképp mert túl sok kockázatot láttak a tengeri fuvarozásban. A konténereket ekkor még kizárólag amerikai szabvány szerint állították elő. Mivel ennek mérete túl nagy volt az európai útviszonyokhoz, hosszas tárgyalások után a hatvanas évek közepén Párizsban bevezették a napjainkban is használatos ISO szabványkonténereket. Ennek alapján mértékegységként általánosan használt fogalom

a TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*) lett, amely egy húsz láb hosszú konténerrel egyenértékű egységet jelent. Ezt használják mind a konténerhajók kapacitásának, mind a kikötők és teherpályaudvarok átrakodási volumenének jelölésére és mérésére. Az első német konténerhajó 1968-ban hagyta el Hamburg kikötőjét, és a konténer diadalútja azóta feltartóztathatatlan. Gyakorlatilag a világ bármelyik kikötőjében gond nélkül lehet le- és felrakodni ezeket a szállítási segédeszközöket.

Kezdetben kevesen hittek a fémláda sikerében, de a fuvarozási szakemberek csakhamar az egész világon felismerték a konténeres rendszer zsenialitását. Az addigi idő- és munkaigényes átrakodási fázisok szinte teljesen feleslegessé váltak. Ezért a konténeres megoldás a foglalkoztatottság rendkívüli hanyatlását hozta magával a kikötőkben. Míg régebben például egy munkás kereken 4 órát töltött 360 zsáknyi kávérakomány kirakodásával, ma ugyanez a mennyiség maximum 3 perc alatt kerül konténerben a partra. Rövid időn belül több ezer kikötői munkás veszítette el kenyérkereseti lehetőségét.

Amikor az első konténerhajó megérkezett Houstonba, az áru kirakodása három napot vett igénybe a korábbi tíz helyett. A szállítási költségek hirtelen napi hat dollárról 16 centre csökkentek. Ez olyan mértékű fejlődést hozott magával, hogy ma már sehol a világon nem jelent gondot például egy Ázsiában gyártott tévé megvásárlása. A konténer megsokszorozta a teljesítőképességet is: míg a hagyományos módszerrel régebben 17 rakodómunkás 80 tonnát pakolt át egy műszakban, most egy konténerhajó 9 fős csapata 2000 tonnát mozgat meg ugyanennyi idő alatt. Az intermodális fuvarozásban nagy előnyt jelent ez a jelentősen lerövidült rakodási idő: az egyik szállítóeszközzel a másikra való átváltáskor nem kell külön átrakodni az árut, mert a konténeres megoldással egy egységként kezelhető (*homogenizálás*), illetve a szabványosított konténerek bevezetésével még tovább lehet automatizálni a rakodást. A szabványosított forma jobb térkihasználást biztosít tároláskor, rakodáskor és szállításkor egyaránt.

A hajók állásideje is jelentősen csökkent. Ez megint csak a tengeri fuvarozók számára volt fontos momentum, hiszen a kikötőben veszteglő hajó pénzbe kerül. Így aztán a hajózási társaságok a '70-es években elkezdtek konténerhajókat építeni, amelyekkel még könnyebbé és gyakorlatiasabbá vált az áru fuvarozás és a rakodás. A rövid állásidő változást hozott a hajók legénységének mindennapjaiban is. Régebben a darabáru-fuvarozó hajók akár egy hetet is eltöltöttek egy kikötőben, míg egyenként kipakolták a rakományt. A tengerészek romantikus élete már a múlté: többé nincs idő hosszas városnézésekre.

A konténerhajók saját menetrend szerint járnak. Természetesen még így is pontosan ügyelni kell a menetidők betartására, mert csak így lehet optimálisan megtervezni a hajóórások indítását, fogadását és rakományuk minél hatékonyabb átmozgatását. Egyetlen konténer fel- és lerakodása mindössze 2-3 percet vesz igénybe, és a hajó méretétől függetlenül egyidejűleg akár 5 portáldaru is dolgozhat.

Napjainkban a világ darabáru-fuvarozásának 70 százaléka konténerek segítségével bonyolódik. 1996 óta kétszeresére nőtt a konténerhajók száma. A konténerpiac háromszor

olyan gyorsan növekszik, mint a világgazdaság maga. Évente mintegy 20 millió konténer szállítanak 200 millió fuvarban nagy tengerjáró hajóikon a különböző hajózási társaságok.

A konténer alkalmazása a kezdetektől fogva rohamos ütemben terjed, mennyiségileg és földrajzilag egyaránt. Míg például a brémai kikötőben 1966-ban 16 000 TEU-t rakodtak át, ez a volumen a következő évben máris megkétszereződött. Még nagyobb hajtóerő a világkereskedelem globalizációja, különösen a kínai export növekedése; a napjainkban felhasznált konténerek 26 százaléka Kínából érkezik. Nem lehet figyelmen kívül hagyni azt a szembeötlő tényt sem, hogy felborult Európa és Ázsia között az áruforgalom egyensúlya. Míg tavalyelőtt az EU 48,1 milliárd euró értékben vitt árut Kínába, az onnan érkező import 126,9 milliárd euróra rúgott. Becslések szerint a konténerek mintegy 40 százaléka üresen teszi meg vissza Ázsiába a tengeri utat. A világ kikötői egyrészt büszkéek egyre nagyobb konténerkapacitásokra és eredményeikre, másrészt a konténerátrakodás a kikötők és terminálüzemeltetők számára egyre alacsonyabb haszonkulcsot jelent fuvarégségekre bontva.

Mindemellett a tény, hogy a tengeri fuvarozás annál olcsóbb 1 TEU-ra számítva, minél nagyobb a konténerhajó, növekvő kapacitású hajók megépítéséhez vezet. Míg 1968-ban az akkori legtekintélyesebb konténerhajó – egy erre a célra átalakított tanker – 20 csomós maximális sebesség mellett 700 TEU-t tudott szállítani, úgy manapság egy átlagos hajó 8 200 TEU rakodási kapacitással bír, maximum 25 csomós sebességgel haladva. Egy ilyen jármű fedélzetén 7-8 emeletnyi konténert lehet 17 sorban halmozni, a fedélzet alatt pedig 9 szinten 15 sornyit. A konténerhajókat ún. generációkra osztják fel, ahol minden egyes generáció 1000 TEU kapacitást jelent, tehát a 8. generáció hajói már kb. 8000 TEU szállítására alkalmasak. A jelenlegi legnagyobb konténerhajók mintegy 10 000 TEU kapacitásúak. És még nem látni a folyamat végét... Szakemberek számítása szerint akár 18 000 TEU szállítására képes teherhajók sem jelentenének akadályt a konstruktőröknek.

Ilyen óriási mennyiségű áru fuvarozás lehetővé teszi a költségek minimalizálását. Így egy üveg bor Ausztráliából Európába való szállítása 12 centbe kerül, fél kiló kávé pedig 3 cent ellenében jut el Közép-Amerikából kontinensünkre.

\* \* \*

A konténer a jelen és a jövő raktere. A latin *continere* szóra vezethető vissza, mely „összetartani, tartalmazni” jelentésben ismert. Ma már szinte minden árut konténerben szállítanak. A konténernek tartós kivitelűnek és kellően szilárd szerkezetűnek kell lennie a többszöri felhasználhatóság érdekében, ezért horganyzott acéllemezből készítik. Továbbá olyan szerelvényekkel látják el, amelyek lehetővé teszik a könnyű kezelést, különösen az egyik szállítási módról vagy fuvarszközről a másikra történő átváltást.

A konténereket többnyire kevesebb munkaerő bevetésével lehet használni a kereskedelemben; csökkentik a töréskárt, a hulladék és a sérülések, valamint a lopások lehetőségét a többi szállítási módszerrel szemben. De ezzel még korántsem szűntek meg a kockázatok, amelyek fuvarozás közben keletkezhetnek. A konténerben is fellépnek különböző mechanikai, hőmérsékleti, biológiai és kémiai terhelések, úgyhogy azok a károk, amelyek régebben a hajó rakterében léptek fel, a konténeres szállítás során is adódtak. Ezért a kármentes fuvarozás előfeltétele a megfelelő konténer típus kiválasztása. Az intermodális fuvarozásban a következő konténer típusokat használják:

- 20 és 40 lábas konténer, más néven boxkonténer (*general purpose container*), amely minden oldalon zárt, az ajtónyílás a konténer egyik végén található. Ez a legelterjedtebb típus, főleg csomagolt áruk fuvarozására használják.
- 45 lábas konténer, amelynek értelem szerűen a hosszúsága nagyobb az előbbieknél.
- A 40 lábas „*high cube*” konténer a boxkonténer magasított változata, magasabb és nagyobb térfogatú áruk befogadására alkalmas.
- Az ún. palettaszéles konténer, amelynek a szélessége több, mint a normál méretű konténereké.
- Az „*open top*” konténernek nyitott a teteje, így az árut felülről lehet berakodni, általában csak daruval; a szilárd tetőt ponyva helyettesíti.
- A „*flat rack*”, azaz pórekonténer egy oldalfalak nélküli konténer, a végein fix építménnyel, különleges méretű árukhoz. Ennek egy speciális változata az összecsucskható (*collapsible*) pórekonténer.
- A „*reefer*”, vagyis hűtőkonténer saját hűtőberendezéssel rendelkezik, ehhez áramforrás (*genset*) szükséges, és egyedi fuvarozási hőmérsékletre állítható. Hűtött, fagyasztott vagy mélyhűtött küldemények számára alkalmas. Terminálon, hajón központi energiaforrásra csatlakoztatható.
- A tankkonténer különböző típusú folyékony áruk fuvarozására való.
- A szellőztető konténer (*jantainer*) a boxkonténerhez hasonló, de egyik ajtajára elektromos légszívó berendezést szerelnek fel.
- Szigetelt (*insulated*) konténert használnak romlandó áruknál és a külső hőmérsékleti hatások csökkentésére.
- Az ömlesztett árus konténert (*bulk container*) száraz csomagolatlan áruk, őrlemények fuvarozására alakították ki. A tetején nyílásokkal rendelkezik a feltöltéshez, kiürítésre pedig az egyik ajtó alján található egy nyílászáró.
- Nyitott oldalú konténer (*open side container*) olyan különleges áruk, mint pl. gerendák, bizonyos romlandó áruk szállítására; a nyitott oldalakat PVC-függönnyel takarják el.
- A szellőző konténert (*ventilated container*) leginkább a kávékereskedelemben alkalmazzák. A konténert alsó és felső részén teljes hosszúságban szellőző berendezéssel látják el, amely az áru passzív szellőzését biztosítja.
- A 40 lábas félmagasságú konténernél (*half height container*) mind az oldalak, mind pedig a végek félmagasak; nehéz és különleges méretű áruk fuvarozására használják. Általában egymásra, illetve normál konténerre nem rakható.
- A légi teheráru-forgalomban speciális konténert használnak, amelynek egyik oldala ferde kialakítású, hogy könnyebben beilleszthető legyen a repülőgép lekerekített rakterébe.

Az USA-ban még 53 láb hosszúságú konténert is használnak, mivel ott sokkal hosszabb nyerges vontatók is közlekedhetnek a közutakon, mint Európában.

Napjainkban az árukereskedelem java részét ilyen szabványkonténerek segítségével bonyolítják le. A gyűjtőáru (LCL = *Less Container Load*) küldemény a konténer kihasználatlanságát jelenti. Ilyenkor az áru mennyisége kevesebb, mint amennyivel fel lehetne tölteni egy konténert. A költséghatékony szállításhoz gyakran több küldeményt szerveznek egybe és egy konténerben fuvarozzák őket. A teljes (FCL = *Full Container Load*) rakomány pedig telepakolt

konténereket jelent. Az árut ennek megfelelően többféle változatban lehet fuvarozni:

#### Door-to-Door vagy House-to-House

Ilyenkor az áru a feladótól a címzettig ugyanabban a konténerben teszi meg az utat, az egyes fuvarszközök közötti váltásnál csak a konténer emelik át. Voltaképpen FCL/FCL küldeményről van szó, mert az induló kikötőbe konténerben érkező, a rendeltetési kikötőben pedig konténerben kiadandó rakományt jelent. Ez a kombinált fuvarozás legkedveltebb és legalkalmasabb szállítási módja.

#### Pier-Pier vagy LCL/LCL

Ebben a változatban az árut csak a tengeri fuvarozás során továbbítják konténerben, mert például a küldemény nem lenne elég egy konténer kapacitásának gazdaságos kihasználásához. A szállítmányozói gyűjtőforgalomban alkalmazzák a leggyakrabban.

#### Door-to-Pier vagy FCL/LCL

A feladótól konténerben érkezik az áru a rendeltetési kikötőbe, ahol azt kirakodják. Ilyenkor az üres konténer hamarabb kerül vissza a hajóhoz, illetve a tulajdonosához.

#### Pier-to-Door vagy LCL/FCL

Az előző változat fordítottja, tehát az áru az elhajózási kikötő és a vevő között konténerben teszi meg az utat.

Az intermodális, azon belül is a kombinált fuvarozás egyik legfontosabb eleme a konténer mint egységakománya. A konténer minden közlekedési eszköztípushoz illeszthető és ennek megfelelően fuvarozható, pl. tengerjáró hajóval, folyami hajóval, vasúton, tehergépkocsival. Egyszerűen, gyorsan be-, át- és kirakodható és tárolható. Sokszor túl hosszú vagy kockázatos, esetleg drága az út, hogy hagyományos fuvarszközökkel, pl. kamionnal szállítsák el az árut az amúgy is túlterhelt közutakon. Ilyen esetekben a vasúti konténeres szállítás a legjobb megoldás. A kombinált fuvarozás egyik módja a transzkonténeres árutovábbítás. A *huckepack* (kísérletlen) forgalomban tehervonatokon továbbítják az árut tartalmazó konténert.

A konténerterminálokön végzik el a konténerek és csere-szekrények kezelését, átrakását és tárolását. A konténerek mozgatásához megfelelő átrakó berendezésekre van szükség, például portáldarura (híddarura) vagy bakdarura, teleszkópgémes konténerakodó gépre, közismert nevén kalmárra, terpesztargoncára, homlokemelő targoncára, emelővillás targoncára vagy szpréderre, más néven emelő-, megfogó keretre. A konténer alján beépített targoncanyílások és a sarki emelőfülek lehetővé teszik a targoncával vagy emelődaruval történő egyszerű, gyors és praktikus mozgatást. A konténermozgató gépeket javarészt emberek kezelik, de például a hamburgi Altenwerder konténerterminál néhány éve a legújabb technológiákat felhasználva 30-50 százalékkal hatékonyabban működik a hagyományos kikötőkkel szemben a magas szintű automatizálás segítségével. Miután a bakdaruval leemelték és leoldották a konténert, egy teljes mértékben automatizált, vezető nélküli konténeremelőre, az AGV-re (*automatic guided vehicle*) helyezik azt. A távirányítással vezérelt AGV-k szállítják a konténereket a tárolóhelyre. Az AGV-rendszert a rotterdami kikötőben vezették be, de míg ott csak előre meghatározott útvonalon tudnak közlekedni, addig Hamburgban mindig a gép választja ki a legrovidebb útvonalat egy szoftver segítségével. Az út alá jeladókat építettek be, és amikor egy AGV egy jeladó fölé gurul, blokkolja az ahhoz tartozó területet. Ezt a többi jármű érzékeli és ki-

kerüli azt olyan módon, hogy megkeresi az éppen szabad legrovidebb útvonalat. Ez a rendszer ugyanannyi idő alatt kétszer annyi konténer mozgatását teszi lehetővé, mint amennyit a hagyományos rendszerrel kezelni tudnak. Arra a mintegy 100 méter szélességű területre, ahol az AGV-k közlekednek, emberek nem léphetnek be.

Egy adott konténert bárhol a világon be lehet azonosítani, mert egy 4 betűből álló kóddal (*prefix*) jelölik meg, amely a tulajdonost jelzi, kiegészítve 6 számjeggyel, valamint egy ellenőrzőszámmal. Mára annak lehetősége is felmerült, hogy a konténereket műholdas navigációs szerkezettel szereljék fel.

Nemzetközi forgalomban nem vehet részt olyan konténer, amelynek oldalára nem erősítettek fel ún. CSC-táblát. A *Container Safety Convention* szervezet előírásai szerint ezen a táblán fel kell tüntetni a konténer gyártásával kapcsolatos információkat, továbbá ez tájékoztat arról, hogy a konténer minden szempontból megfelel a szabványnak és az előírásoknak, igazolja a konténer megfelelő műszaki állapotát, illetve jelzi a következő műszaki felülvizsgálat időpontját. Amennyiben a konténer nem felel meg a műszaki vizsgán, leveszik róla a CSC-táblát, kivonják a forgalomból, esetleg egy utas engedélyt kap. Ha veszélyes árut tartalmaz a konténer, veszélyességi bárcát kell elhelyezni a falán. A *payload* jelzi a konténer maximális terhelhetőségét, ez egy tömegérték, amelyet ugyancsak a CSC-táblán tüntetnek fel. Ennél nagyobb súlyú áru nem rakodható a konténerbe. Mivel a konténereket általában multimodális vagy intermodális fuvarban alkalmazzák, figyelembe kell venni a közúti, illetve a vasúti súlykorlátozási előírásokat is. Magyarországon a közúti súlykorlátozás 24 tonna a konténer önsúlyával együtt, tehát kb. 21,5 tonna árut lehet rakodni egy 20 lábás konténerbe és kb. 20 tonnát egy 40 lábás konténerbe. A maximális és a saját tömeget nemcsak kg-ban, hanem fontban egyaránt fel kell tüntetni, valamint a transzkonténereken az IC jelzést, a csak szárazföldi forgalomra alkalmas konténereken pedig a T jelzést.

A konténerek tulajdonosai vasút-, hajóstársaságok, lízingcégek vagy egyéb szervezetek lehetnek. A vasúttársaságok konténereit kizárólag vasúti fuvarozáshoz lehet felhasználni. A konténerek beszerzésére és kölcsönzésére specializálódott lízingcégek akár több százezer TEU kölcsönzésével is foglalkoznak. A konténereket szigorú feltételek mellett és bérleti díj ellenében lehet igénybe venni időbérlet vagy útbérlet keretében. A bérlet az előre megjelölt tárolóhelyen veheti át az igényelt konténert, és ugyancsak egy megjelölt depón kell azt visszaszolgáltatnia.

\* \* \*

Amikor ma a bakdaru arrébb emel egy 20 lábás konténert, a darukezelő többnyire nem tudja, hogy mit tartalmaz a színes fémláda. Csak az számít, hogy biztos munkahelye van. Mert szakértők szerint a konténerforradalom még korántsem érte el csúcspontját. A hajózási társaságok pénzügyi mérlegei rekorderedményeket mutatnak, a kikötők pedig továbbra is erős növekedés részesei. Egyre magasabbra lehet felhalmozni a konténereket, és a műszaki innovációnak köszönhetően egyre több árut rakodnak át.

A konténeres fuvarozás úttörője, a Sea Land a '90-es évek végéig tevékenykedett. Miután a céget felvásárolta a dán Maersk hajózási társaság, a vállalat Maersk-Sealand néven volt jelen továbbra is a piacon. Az ez év elején átvett P&O Nedlloyd nevű hajózási társasággal a világ legnagyobb hajózási vállalataként immár (2006 óta) Maersk Line néven ismertek.

Malcolm McLean még megérhette találmányának diadalútját; 2001. májusában hunyt el, 87 éves korában.

**Kovács Eszter**

Modern gazdasági magazin

# LOG.: hasznos segítség menedzsereknek

2005. január óta van jelen a német sajtópiacon a LOG család, amelyet a német logisztikai egyesület, a BVL (Bundesvereinigung Logistik) bocsát elsősorban saját tagjai, valamint az érdeklődő logisztikai szakemberek rendelkezésére. A német logisztikai-közlekedési kiadóval, a Deutscher Verkehrs-Verlaggal közösen kialakított kommunikációs stratégia több olyan részből tevődik össze, amelynek segítségével az olvasók a gyors és aktuális elektronikus hírlevélről kezdve a nyomtatott magazinban megjelenő alapos és friss háttér-információkig mindig a megfelelő időben jutnak hozzá a szükséges ismeretekhez.

A kéthavonta megjelenő LOG.Punkt magazin mélyreható elemzéseket, vállalati riportokat és gyakorlati példákat tartalmaz. Az aktuális trendek bemutatása mellett a logisztika minden területén hasznos információkat kutat fel. Az olvasó kitűnő gyakorlati példákat kap gazdagon kiegészítve olyan praktikus dolgokkal, mint checklisták, hasznos címek és további információforrások.

A szerkesztőség koncepciója egyesíti a modern gazdasági magazin elemző mélységét a klasszikus szaklap információ igényével. A cikkírók kompetenciája mellett az egyedi és színvonalas külalak és megjelenés teszi még profibbá a kiadványt, amely mindig aktuális témákat vesz nagyító alá. A lap véleményformáló hatással van interjúi, kommentárjai és tudósításai révén.

A témák az összes logisztikai részterületet felölelik: a beszerzési logisztikától kezdve a termelési, elosztási, készletgazdálkodási, raktározási logisztikán át a szállítmányozásig és minőségbiztosításig, és nem utolsósorban az informatikai háttérig minden szegmens érintett. A logisztika alapjaiból kifejlődött Supply Chain Management (SCM), azaz az ellátási lánc menedzsment is állandóan visszatérő, kedvelt és keresett témája a folyóiratnak.

A tudósítások nemcsak gyakorlatorientáltak, hanem lényegre törőek is. A rövidebb cikkeket tartalmazó, figyelemfelkeltő indítóoldalak nagyobb riportok, interjúk és beszámolók követik, esetenként színes vitaanyaggal bővítve. A hozzáértő olvasó nem érzi elhanyagolva magát, mert lépten nyomon információk segítik a tájékozódásban pl. keretes információdobozok, jegyzetek, címlisták, ötletek és egyéb hivatkozások formájában.

A lap logója egyszerű, modern és könnyen megjegyezhető. A címlapon mindig a logisztikai ágazat egy jeles képviselője látható. A magazin írásképe harmonikus, tipográfiája könnyen áttekinthető, korszerű, olvasóbarát és figyelemfelkeltő. A lapot nem nyomják agyon a hirdetések, ami mégis van, az illeszkedik a szaklap profiljához, és kizárólag logisztikai, szállítmányozási jellegű.

A következő rovatok követik egymást a lapban:

**Ipar:** az ipari logisztika minden területe érintve van az említett beszerzési logisztikától kezdve a termelésen, árutérítésen, árubeszállításon át az értékesítésig. Nem elhanyagolható részterület az információlogisztika, amely folyamatosan keresett témája a lapnak.

A **Kereskedelem** rovatban a raktározás, a fióküzletek el látása, a kommissiózás, a konfekciózás, az ECR-elvek (efficient consumer response; hatékony fogyasztói válasz), a beszerzés és további részterületek kerülnek terítékre.

**Szolgáltatás:** manapság az outsourcing, azaz az erőforrás-kihelyezés kerül előtérbe. Egyre több ipari és kereske-

www.logpunkt.de  
Einzelpreis 11 Euro

Logistik auf den Punkt.

**LOG.**

Heft 1 | 2006

»In 60 Tagen um die Welt«

Wie Audi die Lieferzeiten in die USA halbiert: Seite 10  
Dr. Ernst-Hermann Krog

<b>INDUSTRIE</b> Dematic-Chef Johann Löffner zielt auf den Mittelstand	<b>24</b>	<b>HANDEL</b> Fehler in der Filiallogistik kosten den Handel Umsatz	<b>32</b>	<b>DIENSTLEISTUNG</b> Geld spielt keine Rolle in der Nollall-Logistik	<b>38</b>
---	-----------	--	-----------	--	-----------

delmi vállalat ad ki logisztikai részfeladatokat speciális logisztikai szolgáltatóknak. A magazin a szolgáltatók ajánlatairól ad hírt és eseti példákat mutat be az ellátási láncba való bekapcsolódásukról.

A **Menedzsment** rovat humán erőforrás menedzsmenttel, logisztika-kontrollinggal, biztosítással, vámfeladatokkal és még sok egyéb témával foglalkozik, amelyekről egy logisztikai szakembernek feltétlenül friss ismeretekkel kell rendelkeznie.

Az **Innováció** témakörben a jövő technikájáról és trendjeiről számolnak be, illusztrációkkal alátámasztva.

A felsoroltakon kívül a magazin kezdőoldalai vegyes rövid híreket tartalmaznak. Ezek lehetnek aktuális beszélgető személyi változásokról, érdekességek a vállalatok életéből és az ágazat területéről, továbbá villáminterjúk. A lap utolsó részében egy oldalon új termékeket mutatnak be, a targoncától kezdve a raktárkezelő szoftverig bármit, ami érdeklődésre tarthat számot. Külön oldal foglalkozik a könyvek, szaklapok, egyéb kapcsolódó médiatermékek ismertetésével. A magazint mindig egy logisztikai vitafórum zárja, ahol kérdéses vagy aktuális témát vitatnak meg szakemberek, pro és kontra érvekkel alátámasztva véleményüket.

A DVZ szerkesztőségének hozzáértése és szakértelme a BVL-szakértők kompetenciájával karöltve a LOG.Punktot a német logisztikai ágazat vezető folyóiratává tette. A logisztika minden vezető személyiségének hasznos segédanyag lehet a mindennapi üzleti életben.

Kovács Eszter

Új bunkerállomás Budapesten

## Csepelen kikötött az Euro-Tankhajó

Az Euro-Tankhajó Bt. csepeli bázis telepén június 29-én felavatták a két, együttesen csaknem 3200 tonna hajózási gázolaj tárolására üzembe állított tankhajót és az áruszállító járművek menet közbeni kiszolgálására alkalmas ellátó hajót, amely a nemzetközi hajóállomáson lévő kabinos személyhajókat is képes üzemanyaggal ellátni. A telep kikötői adóraktárként működik, a hajókat így jövedékiadómentesen szolgálják ki.

Bécs és Pozsony után most már Budapesten, a Csepeli Szabadkikötőben is tankolhatnak a Dunán közlekedő hajók, jelentette be a víz(part)i üzemanyag-töltő állomás avató ünnepségén Horváth Emil, az üzemeltető Euro-Tankhajó Bt. magyar cégvezetője. A hajózást kiszolgáló, vízre telepített üzemanyag-ellátó rendszer Európában nem ismeretlen, a Rajnán és mellékvizein ez a tevékenység már több évtizede folyik. A Majna-Duna-csatorna 1992. évi megnyitásával jelentősen megnőtt a nyugat-európai víziút-hálózatról a Dunára átjövő hajók száma. Ez a tény is meglepetteljes, hogy a már meglévő gyakorlathoz hasonló háttér-infrastruktúra kerüljön kiépítésre a Duna mellett is.

Ezt elsőnek a DTSG (Donau-Tankschiffahrtsgesellschaft) valósította meg 1996-ban Bécsben. A bécsi tapasztalatok és a hajózás részéről megmutató igény indukálta azt, hogy egy hasonló bázis telep Magyarországon, Budapesten is létrejöhessen, mondta Horváth Emil. Mivel mind a DTSG, mind az Euro-Tankhajó Bt. a tankhajózásban több mint 100 éve jelen lévő rajnai Jägers cégcsoport tagja, a hazai bázis telep műszaki kialakításában jelentős segítséget nyújtottak a cégcsoport tagjainak ez irányú tapasztalatai.

Csaknem másfél éves összehangolt munka eredményeként kezdheti meg üzemelését az első magyar tevékenységű hajózási üzemanyag-ellátó bázis. A csepeli üzemanyag-kiszolgáló bázis telep engedélyeztetési és megvalósulási folyamata alatt nagy hangsúlyt fektettek arra, hogy mind a vonatkozó magyar hajózási hatósági, környezet-



védelmi, valamint a vám- és jövedéki hatósági előírások maradéktalanul betartásra kerüljenek.

A bázis budapesti telepítésének különös súlyt ad, hogy egyrészt a transz-európai vízi út (Atlanti-óceán-Fekete-tenger) közepén helyezkedik el, másrészt a Rajnáról és a Felső-Dunáról érkező hajók Bécshez képest csaknem 300 kilométerrel távolabb is az európai elvárásoknak megfelelő szolgáltatásban részesülhetnek a jövőben. Nem elhanyagolható az a gazdasági té-

nyező sem, hogy a bázis kikötői adóraktári jellegéből adódóan jövedékiadó- és a meghatározott esetekben áfa-mentesen szolgálja ki a gázolajat.

A hasonló európai létesítmények működtetésében nagy gyakorlattal rendelkező Jägers cégcsoport ügyvezető igazgatója, dr. Günter Jägers elmondta, hogy a keleti irányú kínálatbővítés révén született magyarországi vállalkozás új gyerek a cégcsoportban, amely 180 tartályhajó 300 ezer tonnás kapacitása felett rendelkezik. Minden

Európa-menti tengeren jelen vannak új és átalakított hajóikkal (amelyek között dupla falúak is megtalálhatóak), amelyek minden ásványolaj-termék vízi fuvarozására alkalmasak, a bitumentől a folyékony gázolajig.

Az Euro-Tankhajó Bt. másik ügyvezető igazgatója, *Rudolf Jier* (képünkön, aki egyúttal a bécsi BTSG ügyvezető igazgatója is) szerint magyar körülmények között igazi szenzáció az úszó üzemanyag-töltő állomás és a mobil üzemanyag-ellátó hajó munkába állása a Dunán. A működtetés gazdasági lehetősége már 2004. május elseje (Magyarország EU-csatlakozása) óta adott. Az utóbbi két évben ugyanis eltűnt a belvízi hajózás EU-tagországokkal szemben korábban fennállt hátránya, azaz megszűnt az ásványolajadó.

Az 550 ezer eurós beruházással átalakított budapesti üzemanyag-kiszolgáló bázis három egységből áll: a két, forgalomból kivont és átalakított bunkerállomás, az Albrecht Altdorfer és a Protess tankhajó mellett a Gerrit Adriaan ellátóhajóval a magyar főváros bármelyik kikötőjében horgonyzó hajóhoz helybe szállítják a gázolajat és a kenőanyagot. A kereskedelmi célú hajózás (önjárók, tolóhajók) kiszolgálása az Albrecht Altdorfer hajóról történik. A személyhajókat Budapest térségében a Gerrit Adriaan szolgálja ki.

Néhány adat az N típusú, ADN/ADNR vizsgálával rendelkező a hajókról. Az Albrecht Altdorfer tankhajó 83,56 m hosszú, 9,5 m széles, 2,65 m oldalmagasságú és 2,5 m maximális merülésű. Tárolókapacitása gázolajból 10 kamrában 1694 m<sup>3</sup>, kenőolajból 2 kamrában 2x20 m<sup>3</sup>. A gázolajszivattyú teljesítménye 85,2 m<sup>3</sup>/óra, a kenőolajszivattyúé 2,5 m<sup>3</sup>/óra. A Protess 82,62 m hosszú, 9 m széles, 2,7 m oldalmagasságú és 2,5 m maximális merülésű. Tárolókapacitása gázolajból 12 kamrában 1539 m<sup>3</sup>. A gázolajszivattyú teljesítménye 18 m<sup>3</sup>/óra. A Gerrit Adriaan ellátóhajó 25,41 m hosszú, 5,09 m széles, 2,22 m oldalmagasságú és 2,09 m maximális merülésű. Tárolókapacitása gázolajból 4 kamrában 140 m<sup>3</sup>, kenőolajból 2 kamrában 2x7 m<sup>3</sup>. A gázolajszivattyú teljesítménye 60 m<sup>3</sup>/óra, a kenőolajszivattyúé 2 m<sup>3</sup>/óra.

A bázis a Duna bal partján az 1640,100 folyamkilométernél található, közvetlenül a Csepeli Szabadkikötő öbölbejárata felett, a nyílt Dunán. A szolgáltatás folyamatos, vagyis 0–24 óráig, hétvégén és ünnepnapokon is várják az üzemanyagra szomjazó hajókat. Június óta az Euro-Tankhajó Bt. központi irodája a Protessen működik.

F. Takács István

Fotó: Bárány Tibor

## Kapitányok kerestetnek

A magyar hajósképzés európai színvonalú – volt, ugyanis évekkel ezelőtt megszűnt, és ez egyre nagyobb gondokat okoz a magyar hajózási társaságoknak.

A magyar hajósok jó szakemberek, keresettek szerte Európában. Dolgoznak belvízi és tengeri hajókon, úgy luxus személyhajókon, mint áruszállítókon, anyagilag is igen megbecsülten. Irigykedésre azonban semmi ok, ember legyen a talpán, aki zárt közösségben, a szeretteitől távol, a szárazföldi élettől elzárva napi 10-16 óra kemény munkával el tud tölteni hónapokat.

A hajózás, a szabad élet, a kaland és persze a viszonylag gyors egzisztenciateremtés lehetősége mégis sok pályakezdőt vonz. Elhelyezkedésükre iskolázottság nélkül csak korlátozott lehetőség van, hajóinasként vagy némi gyakorlat megszerzését követően matrózként. Gondba igazán az kerül, aki a foglalkozást megszereti és hivatásának választaná, ugyanis nincs megfelelő hajósképzés, ezért nincs kiszámítható életpálya sem.

A probléma nemcsak magyar, hanem európai, ezért az EU-ban kiemelt hangsúlyt fektetnek a hajósok képzésére. Elsősorban a fiatalok munkanélküliség csökkentése érdekében pl. Németországban egy minapi döntéssel 1 millió euróval emelték a hajóutánpótlás kormányzati támogatását, így 2007-től 2,54 millió euró áll rendelkezésükre. Magyarországon ez a nullához konvergál. A magyar hajósok jó hírért, a még meglévő képzési potenciált kár veszni hagyni, a képzést folytatni kell, mert

- nincs elegendő szakképzett hajós a magyar hajókra (külföldi hajósok kapitányként vagy első helyetteseként történő alkalmazását azonban tiltja a hajózási törvény)
- a képzendők igénye növekvő (erős motiváció, hogy egy kapitány bére a matrózbér 2-3-szorosa is lehet)
- gazdasági megfontolások indokolják (a képzés az előzőekből adódóan keresett, ezért befektetésnek is igen vonzó, akár a magyar, akár az európai igények kielégítésére)

Bencsik Attila

Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége

## 457 millió euró

A Bundestag 2006. június 23-i határozata értelmében Németország 2006-ban 457 millió eurót fordít a német hajózási infrastruktúra fejlesztésére, ez 50 millió euróval meghaladja a 2005. évi keretet. A 118 milliárd forintnak megfelelő összeg a jelenlegi infrastruktúra karbantartására, illetve új beruházásokra áll rendelkezésre. A döntést a 2005. novemberi német koalíciós megállapodás előzte meg, amelyben rögzítették a német belvízi hajózási úttrendszerek az igényeknek megfelelő továbbfejlesztését.

A német hajóútrendszer az európai hajózási infrastruktúra „szíve”. A német kormány annak tudatában hozta meg döntését, hogy a német beruházások maguk után vonzzák a víziút-rendszerhez kapcsolódó rajnai, dunai országok, így Magyarország hajózási infrastruktúrájának fejlesztését, illetve tágabb értelemben az összeurópai gazdaság fejlődését is.

Köztudott, hogy a német hajózási infrastruktúra európai szinten etalonként kezelt. Fontos kiemelni, hogy a környezetvédelmi alapokon nyugvó döntés nem egy most induló fejlesztési folyamat, hanem egy kiemelten jó színvonalú infrastruktúra továbbfejlesztése. A folyamatosságot jelzi, hogy a tervekben 2007-re 500 millió, míg 2008-ra 600 millió euró a fejlesztésre előirányzott összeg.

Hajózási rovatunk a **Fluvius Kft.** szakmai támogatásával készült.





## Fuvardíjtükör

A CBRB gázolaj jegyzése 55 és 57 euró/100 l érték között mozgott a vizsgált időszakban.

Az **ARA-kikötőkben** tovább csökkent az árumennyiség a dunai kikötők irányába. Elsősorban szóját, magnezitet, foszfátot, ércet rakhattak be azok, akik erre a relációra kerestek árut. Rajnai, majnai kikötők, illetve a német csatornák irányába energetikaiszén-, szója-, márványtörmelék-, agyag-, érc-, gipsz- és ócskavasrakományokat fuvaroztak a hajók.

Az időszak második felében a csökkenő rajnai vízállás miatt a berakott mennyiségek is jelentősen csökkentek.

A **Majnában** cement-, klinker-, kálisó-, kavics-, ócskavas- és projektrakományok szerepeltek az árualettán elsősorban rajnai, illetve holland rendeltetéssel, továbbá rönkfa és szója osztrák kikötőkbe. A **Felső-Duna német szakaszán** az alacsony vízállás miatt a hajók többségét hegymenő, illetve völgymenő forgalomban is könnyíteni kellett, ami jelentős fuvarozási késedelmeket eredményezett. A könnyítések nagy száma miatt a fuvarozásra feladott rönkfa mennyisége csökkent.

**Ausztriában** gabona, műtrágya és acéláruk kerültek berakásra. A feladásra váró mennyiségekben jelentős visszaesés volt tapasztalható.

**Szlovákiában** is csökkentek az elfuvarozható mennyiségek. Az itt kirakó hajók jelentős része Ausztriában vagy Magyarországon keresett visszarút.

**Magyarországon** acéláru-, gabona-, kukoricapellet-rakományok kerültek berakásra. Július második felében megjelentek az első repcerakományok is. Az al-dunai rendeltetéssel feladott gabona mennyisége továbbra is csökkenő tendenciát mutatott.

Berakó kikötő \ Kirakó kikötő	ARA-kikötők	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
<b>ARA-kikötők</b>	–	9,90	16,50	20,80	22,20	–
<b>Felső-Rajna</b>	8,20	–	16,00	–	–	–
<b>Ausztria</b>	20,20	20,50	–	–	5,50	–
<b>Szlovákia</b>	21,50	22,00	5,50	–	–	–
<b>Magyarország</b>	23,60	24,30	–	–	–	16,00
<b>Constanta</b>	–	–	–	–	10,00	–

A fuvardíjtükör különböző áruféleségek súlyozottan átlagolt €/mto fuvardíjai alapján készült, ezért fuvardíjindexként inkább csak tendenciákat mutat. Hosszú távú együttműködés, házi vagy különmegállapodások nem összehasonlíthatók az itt közölt adatokkal. A díjtételek az adott reláció legtávolabbi pontjára vonatkozóan elért és nyilvánosságra került legmagasabb összeget tartalmazzák, komplett rakományokra. A díjak minden pótlékot (pl. kisvízi és gázolajpótlék) és illetéket (pl. csatornailleték stb.) tartalmazzák. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás. Vizsgált időszak: 2006. július 15.–augusztus 1.

## *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:

*Kovács Eszter*

## **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.

**MASPED**  
CSOPORT

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

☎: 06-1-452 8100  
🌐: [www.masped.hu](http://www.masped.hu)  
✉: [maspedrt@masped.hu](mailto:maspedrt@masped.hu)

**EUROSPED**

Nemzetközi Fuvarozó és Szállítványozó Rt.

**Szolgáltatásaink:**

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

**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](mailto:eurosped@eurosped.hu) <http://www.eurosped.hu>



# Transforwarding Hungária Kft.

*Member of the Broekman Group*

H-2046 Depo Törökbálint

Tel.: 23-511-640

[www.broekman-group.nl](http://www.broekman-group.nl)

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

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

## TANSPED

Közlekedési Szakközépiskola és Oktatási Központ

### **MOST ÉRDEMES JELENTKEZNI!!!**

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

által szeptember második felében induló képzésekre, mert akár

### **60%-os állami támogatás**

bevonására van lehetőség a képzés teljes költségére

A kedvezmény az alábbi államilag elismert képzésekre vehető igénybe:

OKJ 52 3439 04 Szállítmányozási ügyintéző (60 órás szakmai idegen nyelvi képzéssel)

OKJ 52 3435 02 Logisztikai ügyintéző (30 órás szakmai idegen nyelvi képzéssel)

OKJ 543435 05 Nemzetközi szállítmányozási és logisztikai menedzser

(csak a Szállítmányozási ügyintéző képzést végzettek részére)



**Támogatóink részére további, akár 100%-os kedvezményt is tudunk nyújtani!**

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

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

**BELFÖLDI  
ÉS NEMZETKÖZI  
SZÁLLÍTMÁNYOZÁS,  
DISZTRIBÚCIÓ**

**KOMPLETT  
VÁMÜGYINTÉZÉS**

**RAKTÁROZÁS**

**JÖVEDÉKI  
ÜGYINTÉZÉS**



www.vnt.hu  
+36 (24) 520-170

# LOGISZTIKA 2006

Technológiai fejlesztések és alkalmazások a logisztika szolgálatában

2006. szeptember 26-27.

- **Küszöbön az NFT 2 operatív programjai**
- **Forrásteremtés és pályáztatás**
- **Globális ellátási lánc kialakításának infrastrukturális és technológiai akadályai**
- **Egy friss RFID bevezetés előzményei...**
- **Élenjáró raktári infrastruktúra kialakítása**
- **IT kihívások a logisztikai folyamatokban**

## Workshop

Logisztikai teljesítményértékelés,  
mint a költségcsökkentés Alfája és Omegája

2006. szeptember 28.

[www.iir-hungary.hu](http://www.iir-hungary.hu)

Szakmai partnereink:



Médiapartnereink:



# METRANS



- Semleges „all in service” egy kézben és egy árban
  - Vasút
  - Közút – saját közúti szállítványozási hálózat
  - T1 vámgarancia – saját terminálok és fuvarozások, saját tranzit vámkezelése
  - Terminál és depó
    - METRANS PRAHA
    - METRANS ZLÍN
    - METRANS DUNAJSKÁ STREDA
- Ügynökségi iroda Hamburgban, Bremerhavenben, Budapesten, Koperben
- Saját vonatösszeköttetés
  - 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

# RENAULT MAGNUM RENAULT PREMIUM ROUTE

## A teljesítmény és a tökéletesség találkozása



*Javasoljuk a Renault Trucks Oils termékek használatát!*

A Renault Trucks távolsági fuvarozáshoz kifejlesztett modelljei erő és minőség tekintetében figyelemre méltó referenciákkal rendelkeznek:

- a kategóriájában a legjobb hasznos teherbírászt nyújtó **Renault Premium Route Euro 4-es** vagy **5-ös normának** megfelelő, új DXi11 motorral készül, és egészen 450 lóerőig kínál teljesítményszinteket,
- a páratlan kényelméről is ismert **Renault Magnum 460-tól 500 lóerős**, új Euro 4-es vagy 5-ös DXi13 motorral kerül forgalomba.

A megújult hajtásláncnak köszönhetően **bármely modellünk használatával akár 5 százalékot is megtakaríthat** az üzemanyag-fogyasztásban. Amennyiben szeretne többet megtudni róluk, keresse fel hivatalos forgalmazóink egyikét.

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

**Dac-Car Kft.**, 4002 Debrecen, Mikepörcsi út 73/b  
Tel.: (52)448-306, Fax: (52)470-337

**DELTA TRUCK Kft.**, MD autótól 2310 Szigetszentmiklós,  
Leshogy u. 13.  
Tel.: (24)502-250, Fax: (24)502-239  
Infovonal: (1)280-1820  
1097 Budapest, Táblás u. 38.  
Tel./Fax: (1)350-1444

**REGITRUCK Kft.**, 3700 Kazincbarcika, Ózdi út 3.  
Tel.: (48)510-063, Fax: (48)510-080  
4400 Nyíregyháza, Lajza u. 4.  
Tel.: (42)585-100, Fax: (42)585-107

**RENAX-Camion Kft.**, 7623 Pécs, Veres Endre u. 25.  
Tel.: (72)516-940, Fax: (72)510-040  
8750 Szeged-Algyő, MOL Iparterület  
Tel.: (82)517-405, Fax: (82)517-407

**RENIMPEX-DC Kft.**, 7030 Paks, Tolnai út 141.  
Tel./Fax: (75)312-892

**SOMLAI TRUCK Kft.**, 8900 Zalaegerszeg,  
Szállítók útja 1.  
Tel.: (82)550-660, Fax: (82)550-662  
9155 Lébény, Ipari Park  
(M1 autópálya, Győr után, Lébényi kihajtó)  
Tel.: (96)564-000, Fax: (96)564-002  
Infovonal: (30)395-3080



**Elkötelezetten az Ön sikeréért.**

[www.renault-trucks.com](http://www.renault-trucks.com)