

NAVIGÁTOR



**Waberer's
Csepelen**

12. oldal



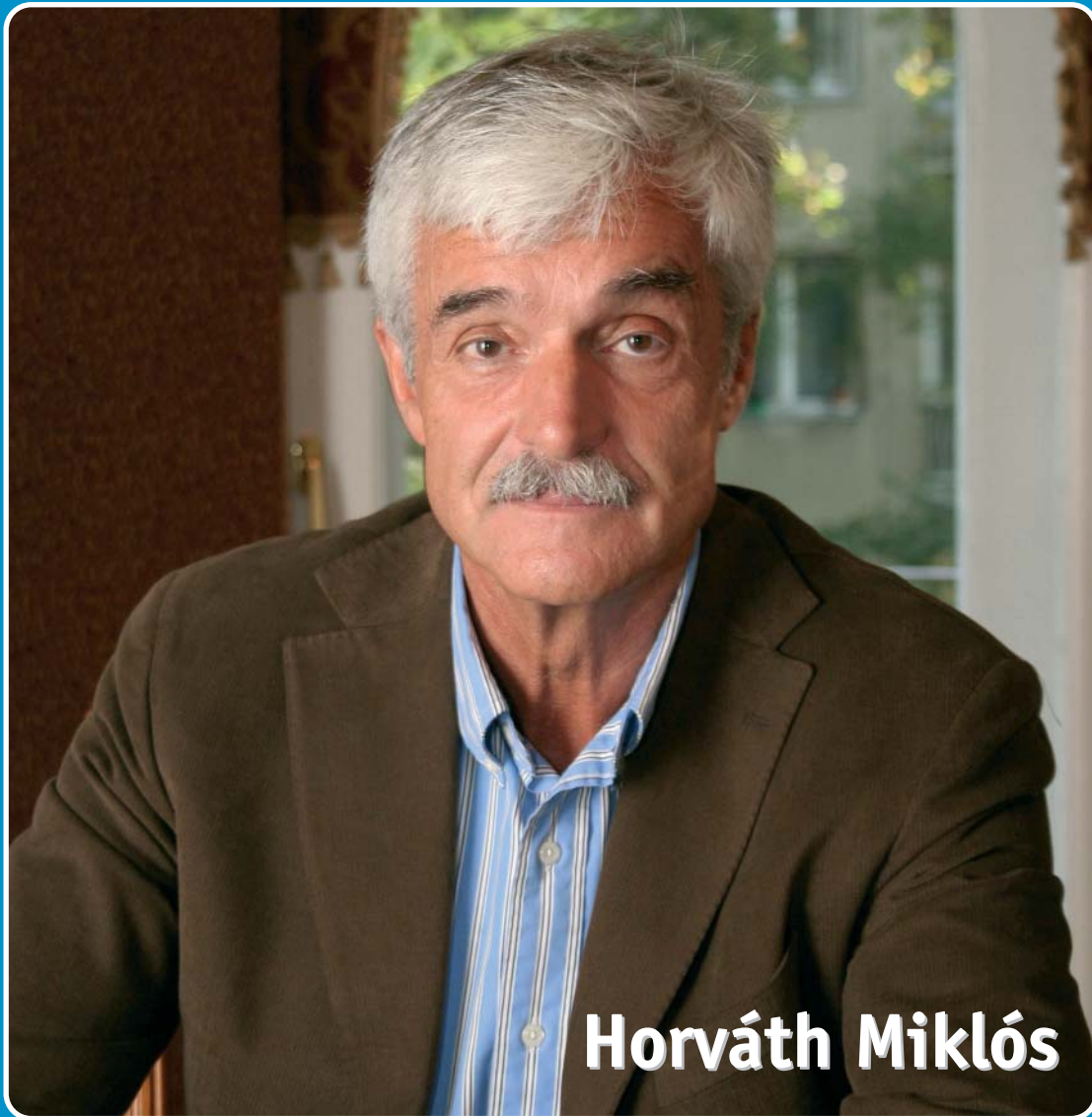
**Hungarokombi
utakon**

14. oldal



**Koperi
Kikötő**

36. oldal



Horváth Miklós

MÁVCARGO

korszerű szolgáltatások...

www.mavcargo.hu

142. szám

Ára: 560 Ft

RENAULT MAGNUM RENAULT PREMIUM ROUTE A teljesítmény és a tökéletesség találkozása



Javasljuk a Renault Trucks Oils termékek használatát

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

- A kategóriájában a legjobb hasznos teherbírást 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 kerülnek forgalomba.

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

ALMÁDI TRUCK Kft., 2051 Blatorbhgy, Budai út 2.
Tel.: (23)582-500, Fax: (23)582-508

DAC-CAR Kft., 4002 Debrecen, Mikepércsi út 73/b
Tel.: (52)448-306, Fax: (52)470-337

DELTA TRUCK Kft., MO autótűt 2310 Szigetszentmiklós,
Leshgy u. 13.
Tel.: (24)502-250, Fax: (24)502-288
Infovonal: (1)280-1820
1007 Budapest, Tablós u. 38.
Tel./Fax: (1)350-1444

REGITRUCK Kft., 3700 Kazincbarcika, Özdí út 8.
Tel.: (40)510-088, Fax: (40)510-088
4400 Nyíregyháza, Lujza u. 4.
Tel.: (42)505-108, Fax: (42)505-107

RENAX-Canton Kft., 7823 Pécs, Veres Endre u. 25.
Tel.: (72)516-840, Fax: (72)510-040
8750 Szeged-Ajggyó, 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., 8000 Zalaegerszeg,
Szállítók útja 1.
Tel.: (82)550-660, Fax: (82)550-662
9155 Lébény, Ipari Park
(M1 autópálya, Győr után, lébényi kihajtó)
Tel.: (86)584-000, Fax: (86)584-002
Infovonal: (30)385-3000



Elkötelezetten az Ön sikeréért.

www.renault-trucks.com

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 konténerei 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

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
142. megjelenés

TÁMOGATÓINK

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



A legutóbbi győztes,
Nyitrai Németh Katalin

FELHÍVÁS

Az Év Fiatal Szállítványozója Díj 2007 M a g y a r o r s z á g

Idén az **MSzSz-tagok fiatal munkatársai** immár 3. alkalommal kapcsolódhatnak be az Év Fiatal Szállítványozó Díjért folyó versengésbe. A FIATA, az IATA és a TT Club évek óta odaítéli a díjat, amelynek célja, hogy a jelentkezőket a szakmai képzéseken való részvételre bátorítsa, valamint értékes szakmai tapasztalatokkal gazdagítsa a győzteseket. A jelentkezés feltétele a 30 év alatti életkor és 2 év munkatapasztalat a szállítványozó szakmában.

A nemzetközi verseny magyar résztvevőjét egy előzetes pályázat alapján választják ki. A nemzetközi kiírásnak megfelelően az előzetes pályázat során megoldandó feladat témaköre idén konténeres szállítványozás. A jelentkezőknek – az alkatrészimportot követően – készterméket

kell konténer részrakományként továbbítaniuk a tengerentúltra. A zsűri szerepét az MSzSz elnöksége tölti be, akik a dolgozatok minősége mellett a pályázók szakmai előmenetelét is vizsgálják. A selejtező feladat megoldása magyar nyelven történik, de a nemzetközi versengés nyelve az angol, ezért annak alapos ismerete alapkövetelmény a jelentkezéshez.

Az MSzSz Titkársága a tagok munkatársainak jelentkezését 2006. október 31-ig várja szokásos elérhetőségein, a www.szallitmanyozok.hu/jelentkezés.html oldalon letölthető jelentkezési lap segítségével. Ezt követően a pályázóknak 2006. december 15-ig kell leadniuk a feladatmegoldásukat.



MAGYAR
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS
LOGISZTIKAI
SZOLGÁLTATÓK
SZÖVETSÉGE

Folyóiratunk támogatója:

**a Magyar Szállítványozói és Logisztikai
Szolgáltatók Szövetsége**

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

Telefon: 266-6971 Fax: 266-7744



Sínen vagyunk...

Vasúti szállítmányozás Európában Komplex logisztikai szolgáltatások

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

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

GySEV-fogadás Sopronban



A GySEV jó hangulatú partnertalálkozót tartott szeptember 15-én Sopronban. Dr. Józán Tibor vezérigazgató-helyettes köszöntötte a vendégeket

Jó hangulatú partnertalálkozót tartott Sopronban a GySEV. Dr. Józán Tibor vezérigazgató-helyettes köszöntötte a vendégeket, de ott voltak a társaság első számú vezetői is.

A „második” vasúti cégként számon tartott, magyar–osztrák tulajdonú társaság szervezeti és személyi változásairól várhatóan az októberi közgyűlés dönt. Úgy hírlük, hogy a jövőben egy vezérigazgató-helyettes lesz, illetve a részterületek irányítására szakágvezetők kapnak megbízást. Megszűnik a budapesti, Szilágyi Dezső téri GySEV-központ is, mivel a fővárosi képviselő a Váci útra költözik. Mint ismeretes, a társaság központja Sopronban van.

Siklós Csaba, a GySEV vezérigazgatója december 31-ével nyugdíjba vonul. A társaságot továbbra is *Szabó András* igazgatósági elnök és *Ács Sándor* gazdasági vezérigazgató-helyettes irányítja. A szakmát rendkívüli módon foglalkoztatja, hogy ki lesz a GySEV vezérigazgatója. Egyes vélemények szerint *Gaál Gyula* és *Székely Csaba* közül választanak a tulajdonosok. *Dr. Józán Tibor* vezérigazgató-helyettes október 1-jével búcsúzik, az ő tisztségét nem töltik be. *Kőrösi Norbert* lesz az új kereskedelmi szakágvezető.



Ács Sándor vezérigazgató-helyettes és Szabó András igazgatósági elnök a fogadáson



A találkozó résztvevői

Budapesti Szabadkikötő

A Multicontban a Waberer's Holding



Iszak Tibor



Waberer György

Ötvenszázalékos érdekeltséget szerzett a Waberer's cégcsoport anyavállalata, az 1,143 milliárd forint alaptőkéjű Waberer's Holding Zrt. a konténerszállítmányozási piacvezető Multicont-csoportot irányító, 97 millió forint alaptőkéjű Multicont Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Zrt.-ben – adta hírül a Heti Világgazdaság. A Waberer's Holding Zrt. egyszázaléknyi részvénytartást vett az *Iszak Tibor* vezette Raaberlog Kft.-től – amely így 50 százalékos tulajdonosa maradt a Multicont Zrt.-nek –; továbbá megvásárolta a Multicont Zrt. részvényeinek 49 százalékaival rendelkező, a Multicont-Invest Vagyonkezelő Kft.-ből kivált, idén júliusban bejegyzett 3 millió forint tőzsdőkéjű Container-Invest Vagyonkezelő Kft. üzletrészeinek 100 százalékát. A kivásárlás után a Multicont-csoportot közösen irányítja a *Waberer György* vezette Raaberlog Kft., de az összefonódáshoz szükséges a Gazdasági Versenyhivatal engedélye is.

A Waberer's Holding érdekeltségébe került ennek megfelelően a Budapesti Szabadkikötő Zrt. is, amelyet a Multicont-csoporthoz tartozó Multicont Terminál Szolgáltató Kft.–Erdért Kft. konzorcium vásárolt meg az ÁPV Zrt.-től 5 milliárd forintért. A konzorcium tíz év alatt 13,5 milliárd forint fejlesztésre vállalt kötelezettséget, melyet a Waberer's Holding 30-35 milliárd forinttal kíván növelni. A Budapesti Szabadkikötő Zrt. új tulajdonosai menesztették *Somlóvári László* vezérigazgatót, és *Nagy Imre* kapott megbízást erre a tisztségre. *Ágh Miklós*, a Ferroport eddigi ügyvezető igazgatója lett a kereskedelmi és forgalmi igazgató.

Wincanton Hungary Kapacitás- bővítési program

A megnövekedett kereslet kielégítésére kapacitásbővítési programot indított hazánkban a Wincanton. *Udvarvölgyi Sándor* ügyvezető igazgató elmondta, hogy az első ütemben – augusztus végére – több mint 6400 négyzetméternyi területtel bővült a cég magyarországi raktározási befogadóképessége, jövő márciusra pedig a növekedés eléri ennek a négyszeresét. A kapacitásbővítéssel a jelenleg mintegy 400 főt foglalkoztató magyarországi vállalat összesen 65 új munkahelyet teremt.

Mintrade – UTA

Nagy István az új igazgató

Személyi változás történt a Mintrade Általános Export-Import Kereskedelmi Kft. élén. Az UTA magyarországi képviselőlet ellátó társaság új ügyvezető igazgatója *Nagy István* lett, akit a Creditreform igazgatójaként ismer a hazai közvélemény. Az új ügyvezető igazgató a partnerbővítést tekinti elsődleges feladatának, a jelenlegi megbízók megtartása mellett.

Rynart Transport

Új tulajdonos

A Bencis Capital Partners tekintélyes érdekeltséget szerzett a Rynart Transport anyacégében – olvasható a Benelux-államokban működő befektető honlapján. A Bencis befektetése lehetővé teszi, hogy a holland cég folytassa autonóm növekedését és realizálja terjeszkedését további akvizíciókon keresztül. A Rynart központi menedzsmentje nem változik.

Váci úton a MÁV Cargo

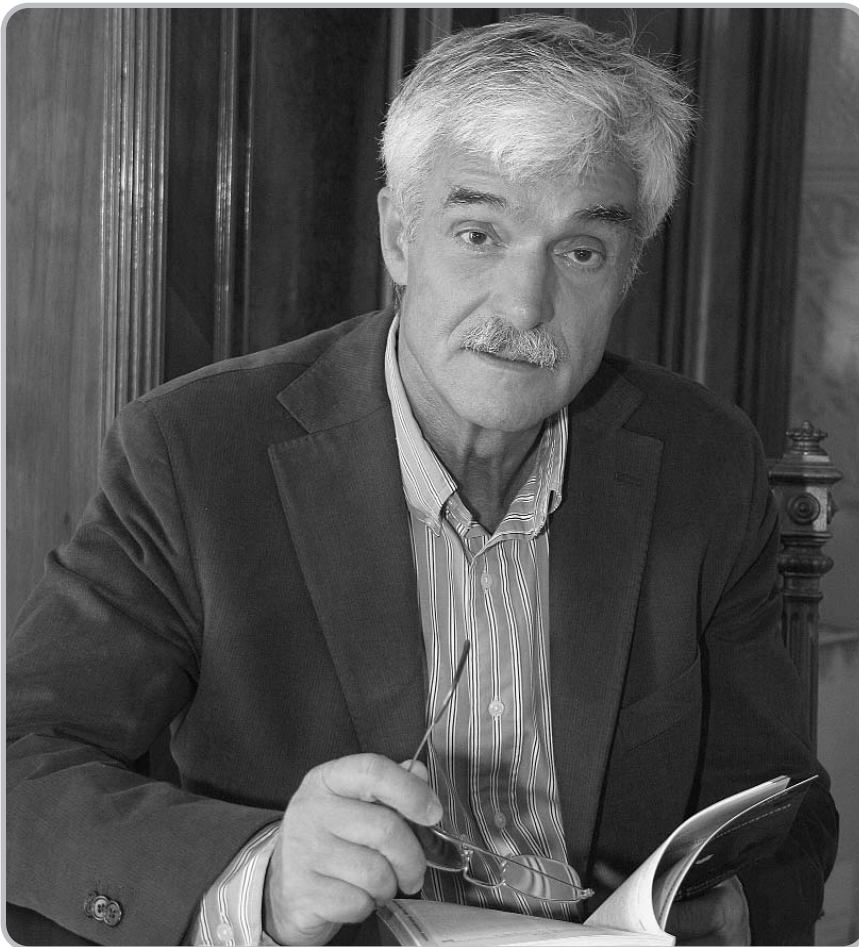


A MÁV Cargo Zrt. a Váci útra költözött. A menedzment és a vezető munkatársi kollektíva szeptember első napjaiban elfoglalta új irodaközpontját a Váci úton közelmúltban épült business centerben. Az új telefonszámok megtalálhatók a cég honlapján.



Horváth Miklós a Masped-csoportban

Küzdelem a versenyképes hazai logisztikáért



A mérnök-közgazdász szakember számos számítástechnikai és autóiipari vállalatot irányított már főként Magyarországon, de Németországban és Ausztriában is. Cége, a Ventura Pénzügyi Befektetési Rt. vett részt a Hungarocamion Rt. (HC) feltőkésítésében, mielőtt azt a – később Waberer's-csoporttá avanszált – Volán Tefu Rt. megvásárolta volna. A Masped Tlog Közúti Transzport Logisztika Kft.-nek nemcsak passzív tulajdonosa, de ügyvezető igazgatója is. Ebben a minőségében az európai nagyvállalati logisztikai vezetők zártkörű üzleti klubjának, a European Freight and Logistic Leaders' Forum (F&L) egyik hazai képviselője. Az ennek mintájára az idei év elején megalakult Magyar Logisztikai Klaszter (MLK) elnöke. Mindenhol jelen van, vall nézeteiről, amikor a hazai logisztika jövője kerül terítékre: az ő szócsővéen keresztül hallatja hangját az üzleti világ. Családos ember: két lánya és egy fia van.

Az üzletember 1993-ban megalapította a Ventura Pénzügyi Befektetési Rt.-t, amely a kilencvenes évek végén együttműködött a Bank of America National Trust and Savings Association tulajdonában álló Bank America International Investment Corporationnel. A két társaság a leányvállalattal, a Ventura Invest Kft.-vel 1997 végén létrehozta a HC Invest Kft.-t, amely 1998 februárjában – többszöri sikertelen pályázatot követően a negyedik alkalommal történt meghirdetés után – megvásárolta a Hungarocamion Rt.-t.

A szakmai befektetők szándéka az volt, hogy a vállalatot az egyszerű fuvarozó szintjéről az ügyfeleknek szakaszoltságokat kínáló professzionális cég szintjére emeljék. Célkitűzésük, hogy az EU-normáknak megfelelő, erős és versenyképes logisztikai szolgáltató vállalatot hozzanak létre, egyszerre tette szükségessé a gyors átszervezést, új kamionok beszerzését és egy új informatikai rendszer bevezetését. Horváth Miklós a HC igazgatóságának kereskedelemért felelős tagjaként, majd elnökként már akkor hangoztatta: csak azok a vállalatok lehetnek sikeresek az EU-ban, amelyek képesek integrálódni a nagyvállalatok ellátási láncába. Ma már nemcsak fuvarra, hanem szállítási logisztikára van szükség: a gyártókkal való közvetlen kapcsolat kialakítása révén az összeszerelő szalag meghosszabbításaként kell működni. A HC tehát tudatos flottamegújítási, informatikai és vállalatfejlesztési lépéseket tett, mutatói pedig a recesszió ellenére folyamatosan javultak.

A HC 2002-ben a Volán Tefu Rt. tulajdonába került, amely az év végére piacvezetővé vált a magyar közúti fuvarozás és szállítmányozás, valamint vámkezelés piacán, a BILK-ben szerzett jelentős részesedéssel pedig a logisztika területén. A feltőkésített HC tehát hozzájárult a későbbi Waberer's-csoport máig töretlen piaci előnyéhez.

A HC-időszak után 2003-ban Masped-fejezet nyílt az üzletember életében, ami jelenleg is tart. A már említett Ventura Invest Kft. részesedést szerzett a Masped Camion Kft.-ben, amely a tulajdonosi bővülés révén nevet váltott: Masped Tlog Közúti Transzport Logisztika Kft. néven tevékenykedik tovább. A befektető feltett

szándéka volt, hogy rövid idő alatt erős növekedést valósítson meg. A márkanév előnyét is kihasználva a multinacionális szektorral, a gyártókkal, a nagy nemzetközi cégekkel igyekezett közvetlen szerződéses kapcsolatba kerülni. „Stratégiánk része a földrajzi lefedettség növelése. Csak Magyarország már nem elegendő – közép-európai regionális szolgáltatóvá kell fejlődniünk” – nyilatkozta akkoriban kiadónk hetilapjának, a Magyar Közlekedésnek Horváth Miklós. A társaság hamarosan hagyományos szállítmányozóból transzport menedzser vállalattá vált.

Idén májusban második alkalommal látogatott hazánkba az F&L tagsága. A résztvevők sikeresnek találták a rendezvényt, amelynek mottója találatlan jellemezte a hazai szakma kihívását: „Magyarország: tranzitország vagy regionális logisztikai központ?”

„A közgyűlés házigazdjaként olyan előadásokat vonultattunk fel, amelyek képet rajzolnak a regionális logisztikai piac helyzetéről, bemutatják az intermodalitás esélyeit, illetve felkeltik az érdeklődést a magyarországi logisztikai lehetőségek iránt” – beszélt az eseményről Horváth Miklós. „Az iparág még számtalan tartalékot rejt magában, és európai viszonylatban a kelet-európai logisztika fejlődik a legdinamikusabban. A magyar cégeknek sok a tennivalójuk, ha növekedni akarnak: nem elegendő megvédeni a hazai piacot, a hosszabb távú sikerekért át kell lépni az országhatárt. A belföldi logisztikába nem érdemes állami pénzeket fektetni, azt megépítik maguk az üzletek. Ellenben az ország versenyképességét nagymértékben befolyásolja, vannak-e bázisaink az országhatáron túlmutató logisztikához. A hazai vállalatok saját térségi hálózatukat építsék, például a fel-tőrekvőben lévő cseh, szlovák és dél-lengyelországi autóiipari központokban és a fejlődő Törökországban hozzák létre saját telephelyeiket. A tőlünk keletre lévő (román, bolgár, ukrainai, orosz) piacok európai ellátási láncba történő bekapcsolásában is nagyobb szerepet vállalhatnak a magyar társaságok csakúgy, mint az ázsiai áruk behozatalában

egy déli kikötő segítségével. Ezeket széleskörű, az üzleti szempontokat is figyelembe vevő szakmai mérlegelés után támogatni is célszerű. A multinacionális cégek régiókban gondolkodnak. Ha erre a magyar logisztikai szakma nem tud válaszolni, elbukik mindenes-tül” – állítja határozottan.

A logisztikai szolgáltató központok minősítésével kapcsolatban hasonlóképpen vélekedik: annak csak tartalommal együtt van értelme, vagyis ha a besorolás olyan szakszerű – azaz elsősorban piaci alapú –, hogy annak alapján értelmes és felhasználható állami támogatást kaphassanak a központok. Hiba lenne az ipari parkoknak osztogatott százmilliók példáját követni, miközben az idő bebizonyította, hogy azok csak ötvenszázalékos kihasználtsággal képesek működni, mert csak annyi a piaci igény.

Az üzletember szerint nyilvánvaló, hogy Brüsszel felé is egységes álláspontot célszerű képviselnie a hazai szakmai közéletnek. A valóságtól elrugaszkodott ajánlások után további párbeszédre van szükség a minisztérium és a logisztikai üzleti világ között mielőbb tisztázni, hogy értelmetlen pénznyelő projektek helyett pontosan milyen logisztikai infrastruktúra kell az országnak. Úgy véli, hogy az üzleti érdekeket a nemzetgazdaságban is célszerű érvényesíteni, ehhez azon kell dolgozni, hogy a kormányzati döntéshozók előtt is világosak legyenek az összefüggések. Az év elején létrehozott klaszterszervezet a jelentősebb hazai szállítmányozó és logisztikai szolgáltató vállalatok összefogásával ezt a szükséges háttértámogatást biztosítja. A grémium nem versenytársa a már létező egyéb szakmai fórumoknak, hiszen sem érdekképviseléssel, sem tanácsadói tevékenységgel nem foglalkoznak, nincs külön apparátusuk, amely kénytelen lenne politizálni és kompromisszumokba bocsátkozni. A klub egy tisztán üzleti alapú marketing- és lobbiszervezet, amely torzulás nélkül jelenít meg egy iparágat. A közösen kialakított álláspontjukat továbbítják a kormányzat felé, ahol azt érté-

kes, közvetlen üzleti tapasztalatként fogadják.

Az MLK az intermodalitásról sem csak beszélni kíván, hanem ténylegesen felmérni és kidolgozni az e téren adódó lehetőségeket. Csak az fontos elsődlegesen, hogy maga a piac mit preferál és diktál a szolgáltatóknak. Horváth Miklós furcsának és bosszantónak tartja, hogy az egyértelmű értelmezések ellenére hazai berkekben még mindig a „gördülő országutak” élveznek elsőbbséget. Úgy gondolja: tranzitországgként a közutak határozzák meg a közlekedési folyosókat, és egy nem létező vasúti szolgáltatásra nem lehet alapozni a 2007–13 időszakra vonatkozó Nemzeti Fejlesztési Tervet. Ezért a Fehér Könyv legfrissebb kiadásának számára van egy olyan olvasata is, hogy a terminálok kialakításánál a vasút alárendelhető a közútnak. Ha az autópályadíjak tovább emelkednek, és javul a vasúti áruszállítás minősége, akkor pedig magától is átalakul a szállítmányozás közlekedési szerkezete.

A szakember szerint azonban sajnós a magyarországi logisztika jelenlegi helyzetére is érvényes a társadalom értékválsága. Sokak szemében a nyolcvanas évek gyakorlata, az ügyeskedés a mostani piacgazdasági körülmények között is elegendő az eredmények felmutatásához, holott az országunk sikerességét a versenyképesség mutatójában kellene mérni, ezt kellene mindig középpontba állítani – nemcsak szólamokban, szakmai fórumok és a kormányzat üzeneteiben, hanem gyakorlati megoldásokban is.

Horváth Miklós állításait saját cége sikerével igazolja. Előbb versenyképessé tették magukat, ami eredményt hozott, és ez lett a záloga a bővülésnek és az új munkahelyek teremtésének. Tehát ahogy a vállalkozások számára természetes, hogy előbb stratégiát alkotnak, majd ezt bontják le taktikai tendőkre, úgy előbb nemzeti logisztikai tervre van szüksége az országnak is, amiben tisztázni lehet a legfontosabb fogalmakat: mit értünk versenyképesség, belföldi, illetve országhatáron túli logisztika alatt, valamint milyen tényezők segítik, illetve hátráltatják ezeket. A logikai sorrend felborítása nélkül, csak ezután lehet érdemben foglalkozni a részletekkel. Ezért amíg nem késő, el kell gondolkodni a szükséges lépéseken: körülnézni Európában, igazodni a megjelenő dokumentumokhoz, saját stratégiát kialakítani, végül valódi vitafórumokon egyeztetni az elképzeléseket és kidolgozni a részleteket. Logisztikai stratégia, szemléletváltás után – ez az üzletember megnyilvánulásainak üzenete.

Varga Violetta



Horváth Zsolt Csaba:

Átalakítás előtt a közlekedési hatóság



Horváth Zsolt Csaba, a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója nagy kihívás előtt áll. A közlekedési hatóság legközelebbi célja, hogy az államháztartás hatékony működését elősegítő szervezeti átalakításokról szóló, június 30-i kormányhatározatnak megfelelően 2007. január 1-jéig létre kell hoznia az Egységes Közlekedési Hatóságot, amelybe integrálják a HM Katonai Légügyi Hivatalát, a Polgári Légiközlekedési Hatóságot, valamint a fővárosi és megyei közlekedési felügyeletet.

– Főigazgató úr július 17-én vette át a Közlekedési Főfelügyelet irányítását. Mire kapott megbízást, mi indokolta a vezetőváltást?

– Az Egységes Közlekedési Hatóság megvalósításának terve már régóta napirenden van. Elérkeztünk ennek gyakorlati megvalósításához. Az új közlekedési hatóság irányítása más vezetői szemléletmódot és más vezetői gyakorlatot igényelt.

– Magyarország két éve az Európai Unió tagja. A közlekedési hatóság uniós törekvései hogyan valósultak meg? Milyen feladatok várnak még önre ezzel kapcsolatban?

– Magyarország európai uniós csatlakozásának időpontjára a közlekedés területén is teljes mértékben megvalósult a jogharmonizáció. Ennek eredményeként a közlekedési hatóság valamennyi szakterületen – gépjármű-közlekedés, vasút, hajózás, útügyek, járművezető-képzés és -vizsgáztatás – az uniós normákkal összhangban látja el feladatát. A csatlakozást követő időszakban végbement változásokhoz igazodva példaként említhető, hogy 2006. május 1-jétől Magyarországon is bevezették a digitális tachográfok alkalmazását. A közlekedésbiztonság javítása érdekében a magyar közlekedési hatóság is aktívan részt vesz az európai országokban rendszeresen megrendezett akcióprogramokban, például szeptember végén a tehergépjármű-vezetők vezetési és pihe-nőidejére vonatkozó előírások betartásának fokozott ellenőrzésében. További céljaink közé tartozik, hogy európai uniós források igénybevételére irányuló pályázataink megvalósításával korszerű hajózási információs rendszert, valamint vasúti informatikai rendszert fejlesszünk ki.

– A közlekedési szakma területén örök téma a privatizáció. Várható-e, hogy a Közlekedési Főfelügyelet vonatkozásában is privatizálnak különböző tevékenységeket?

– Hatósági tevékenységet a hatályos jogszabályok szerint nem lehet privatizálni, bár vannak olyan részfeladataink, amelyek esetében lehetséges a kiszervezés, de ez is alapos vizsgálatot igényel. Például a PAV (pályaalkalmassági vizsgálat) esetében felmerül a kérdés, hogy ezt valóban a Közlekedési Főfelügyeletnek kell-e szerveznie és felügyelnie. Elképzelhetőnek tartom, hogy az egészségügyi részeként, esetleg egy egészségügyi intézmény részlegeként működjön, a közlekedési hatóság felügyeletével.

– A hatósági tevékenység újrászervezése ezek szerint elkezdődött. Milyen szervezeti átalakítások várhatóak a közlekedési hatóságnál?

– Az előkészített tervek szerint kevesebb mint négy hónap múlva, 2007. január 1-jétől Egységes Közlekedési Hatósággént kell működnünk, hozzánk fog csatlakozni a polgári és a katonai légügyi hatóság is. Az egységesítés az országosan 21 helyen működő közlekedési felügyeletnek esetében is feladatunk, a gazdaságosság és a hatékonyság növelésének figyelembevételével átláthatóvá kell tenni a közlekedési hatóság szervezetét és gazdálkodását.

– A szervezeti átalakulással kapcsolatban várhatóak-e személyi változások?

– Igen, várhatóak. Az átszervezés kapcsán több vezetői pozíció megszűnik, az új vezetői pozíciókat még idén megpályáztatjuk. Jelenleg a szervezetünk vezetői állományának átlagéletkora jóval 50 év felett van. Tehát ha nem szeretnénk, hogy a közlekedési hatóság pár év múlva a nyugdíjazások miatt vezetők nélkül maradjon, generációváltást kell levezényelnünk. Fontos kiemelni azonban, hogy a szakmailag felkészült, elkötelezett vezetők munkájára továbbra is számítok, az átalakítást velük közösen fogjuk levezényelni.

– Miben fog még megváltozni a közlekedési hatóság?

– A szervezeti átalakítás célja alapvetően a hatékonyság növelése, a gazdálkodás ésszerűsítése. Emellett fontos, hogy szemléletében is korszerűsödjön a hatósági munkavégzés. A hatósági feladatok ellátása jogszerű és szakszerű kell hogy legyen. A jogszerűség és a szakszerűség fogja meghatározni a napi munkánkat. A biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtésében és ellenőrzésében rendkívül fontos feladatai vannak a hatóság munkatársainak. Ennek tudatában kell végrehajtanunk az átalakítást.

– Az oktatás-képzés, mint kritikus terület mindig a figyelem középpontjában áll. Várható-e változás az oktatás és vizsgáztatás rendszerében?

– Ha az adott képzésre vonatkozó jogszabályok változnak, akkor nekünk is változtatnunk kell a végrehajtás módszerein. Kiemelt feladatunk az oktatás, képzés, utánképzés, vizsgáztatás területének hatósági felügyelete. Hatósági szempontból kell ezt a területet vizsgálnunk. A jövőben jelentős hangsúlyt kap az Egységes Közlekedési Hatóság belső képzési rendszere és ennek korszerűsítése.

– Az informatikai rendszerek korszerűsítése hogyan valósul meg az átvezetések közben?

– Ezen a területen is tovább kell lépniünk, mert most vannak olyan ügyintézési formák, amelyek elavultak, és amelyeknél léteznek korszerűbb, gyorsabb módszerek is. A hatósági munka informatikai támogatása a hatékonyságot emeli, tehát fontos. A szakmai informatikai fejlesztések mellett elsősorban a gazdálkodást érintő fejlesztések várhatóak.

– Korábban közlekedési helyettes államtitkárként, most főigazgatóként hogyan ítéli meg a közlekedési hatóság helyzetét?

– Helyettes államtitkárként felügyeltem a Közlekedési Főfelügyelet és a megyei felügyelet munkáját. Szakmai szempontból mind hazai, mind nemzetközi viszonylatban kifejezetten jónak ítélem és ítélem meg a működésüket. Ezzel együtt korszerűsödniük kell. El kell fogadtatnunk, hogy hatóság vagyunk. Mindamellett fontos, hogy bizalommal forduljanak hozzánk, mert olyan hatóság vagyunk, amelyik jogszabályok alapján, magas szintű szakismerettel engedélyez és ellenőríz.

Firisz Andrea

MIELŐTT EGY ÜZLETI PARTNERT VÁLASZTANA, HA ÖNNEK TARTOZNAK, A MEGOLDÁS: TÁRCSÁZZA A...

Tel: (06-1)3333-000, Fax: (06-1)3333-111
E-mail: Creditreform@Creditreform.hu

Céginformáció, bonitás vizsgálat
Követeléskezelés, követelésbehajtás
Marketing információ szolgáltatás



Creditreform

NE VÁLLALKOZZON NÉLKÜLÜNK!

Változatlan támogatáspolitiká

Bővül a Waberer's Holding tevékenysége



Részlet egy újsághírből: „A Waberer's Holding Zrt. a közelmúltban szerződést kötött a Multicont-Invest Kft.-ből kivált Container-Invest Kft. magánszemély tulajdonosaival,

melynek értelmében a kft. 100 százalékos tulajdonosa lett. A Container-Invest Kft. egyébként a Multicont Zrt. által kibocsátott törzsrésztvények mintegy 49 százalékaival rendelkezik. Ezzel egyidejűleg a Waberer's Holding Zrt. a Raaberlog Kft.-től megvásárolta a Multicont Zrt. részvényeinek további 1 százalékat. E két adásvételi szerződés révén cégcsoportunk – közvetve és közvetlenül – együttesen 50 százalékos érdekeltséget szerzett a Multicont Zrt.-ben, és ezen keresztül a Multicont Zrt. által irányított Multicont-csoportban. Ez utóbbinak tagja egyebek mellett a Multicont-Terminal Kft., amely társaság érdekelt a BSZL Zrt., a Budapesti Szabadjikötőt üzemeltető társaság privatizációjára alakult konzorciumban.”



Mivel az idézett újsághírben leírtak természetüknél fogva meglehetősen kacifántosak az átlagolvasó számára, Wáberer Györgyöt, a cégcsoport elnök-vezérigazgatóját kértük arra, tájékoztassa olvasóinkat, mit is jelent a Wáberer's Holding Zrt. számára ez az újabb vásárlás, hogyan kapcsolódik az új szervezet a meglévőhöz.

– Ha azt mondjuk magunkról, hogy komplex szolgáltatók vagyunk, akkor a konténerüzletágban is meg kell felelnünk a piaci igényeknek. Ezért döntöttünk úgy, hogy megvásároljuk a Multicontnak, az ország legjelentősebb konténerszállítványozó cégének az 50 százalékát. Ezáltal lehetőségünk nyílt arra, hogy a Csepeli Szabadkikötőben is tulajdonrészt szerezzünk. Ezzel az üzleti akcióval az állam is jól járt, hiszen nagyon jó áron értékesített, ugyanakkor azzal, hogy egy ingatlanbefektető mellett egy szakmai befektető is részt vesz a Szabadkikötő további fejlesztésében, a legszerencsésebb tulajdonosi szerkezet alakult ki. Azt gondoljuk, hogy mind a Multicont érdekeltségén, mind a konténerterminál közvetlen munkáit végző társaságon keresztül olyan szakmai irányítást tudunk gyakorolni, amely mindenképpen azt a koncepciót erősíti, ami a Szabadkikötő felhasználásával kapcsolatban megfogalmazódott. Ez pedig a vasúti, a vízi és a közúti terminálkapcsolatok megvalósításában összegezhető. Azt szeretnénk, ha a BILK-hez hasonlóan – amelyből négy év alatt a legnagyobb logisztikai központ lett – a Szabadkikötőt újabb négy év alatt még kiterjedtebb tevékenységi körű logisztikai központtá tudnánk fejleszteni. Mindez természetesen szervesen kapcsolódik a Wáberer's Holding egyes leányvállalatainak munkájához is.

– A Schmitzcel kötött hosszú távú szerződés alapján eddig nem látott, különleges pótkocsik is érkeznek majd. Van kapcsolata ennek az eddig elmondottakkal?

– Az említett pótkocsik valóban olyan felszereléssel érkeznek, amellyel alkalmasak a konténerek helyettesítésére, könnyen daruzhatók. Valójában olyanok ezek, mintha konténerek lennének. Természetesen ezek beszerzése erősíti a vázolt koncepciót.

– Más téma. Egymást követik az olyan karitatív rendezvények, amelyeket a Wáberer's támogat. Tiszteletre méltó szerepvállalás.

– Jó ezt hallani, mint ahogy segíteni is jó a rászorultakon. Támogatáspolitikánk nem változik. Szívesen álltunk a Kézénfogva Alapítvány Fogadd el, fogadj el! című nagyszabású, országos kampányra mellé, és örömmel segítettünk a Magyar Vöröskeresztnek az első hazai vérvételi kamion üzemeltetésében. Folyamatosan támogatjuk a Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat tevékenységét is. Természetesen a saját munkatársainkról sem feledkezünk meg, hiszen a Wáberer's Szociális Alapítvány idén is három-négymillió forinttal támogatja a munkából – baleset vagy betegség folytán – kiesőket. Külön öröm, hogy ehhez a pénzhez évről évre a munkavállalóink is hozzájárulnak adójuk 1 százalékának felajánlásával. És – szerintem – ebbe a körbe tartozik az irodaépület felújítása is, amivel szeretnénk az irodai dolgozóknak is megadni azt a komfortfokozatot – klimatizált, kulturált munkahelyet –, amelyet a gépkocsivezetőinknek már korábban megadtunk, és folyamatosan igyekszünk biztosítani – válaszolta kérdéseinkre Wáberer György.

Pro Universitate-díj Wáberer Györgynek

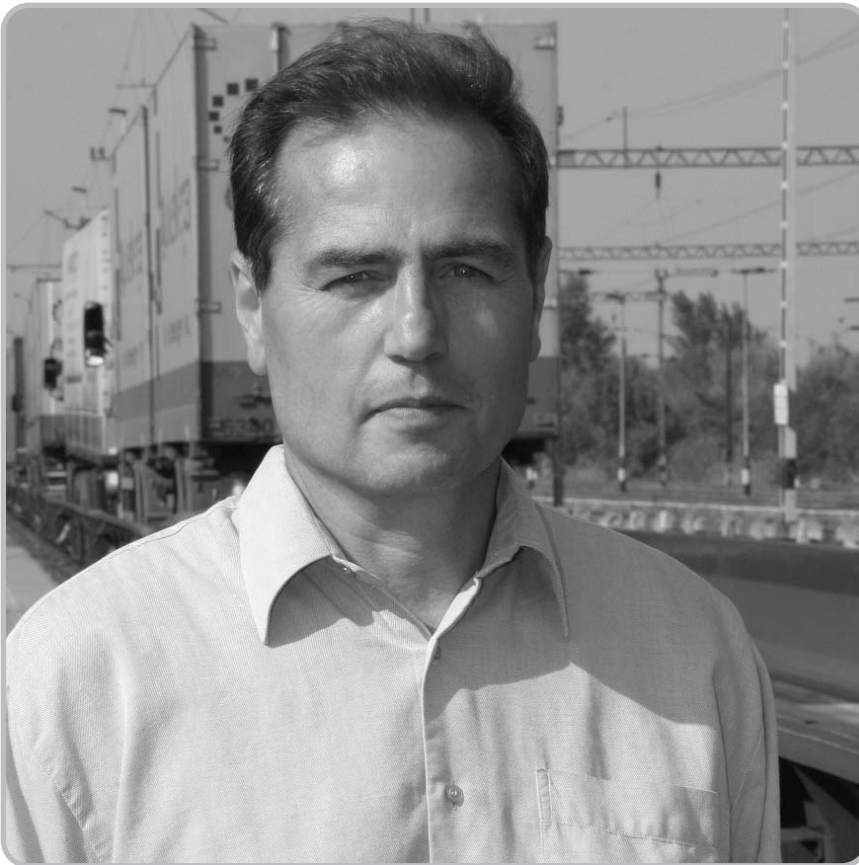
A Széchenyi István Egyetem XIII. Akadémiai napjának ünnepi szenátusi ülésén dr. Szekeres Tamás rektor Pro Universitate-díjjal tüntette ki Wáberer Györgyöt, a Wáberer's Holding Zrt. elnök-vezérigazgatóját. Az egyetem rektora méltatta a Wáberer's ösztöndíj alapításának és folyamatos működtetésének jelentőségét, hangsúlyozva, hogy a támogatás fontos szerepet tölt be a hallgatók motiválásában.



Lapunk érdeklődésére dr. Szekeres Tamás elmondta, hogy az egyetemnek szerencsére számos támogatója van, Wáberer György az igazán elhivatottak közé tartozik. Ő ugyanis éppen ennek a győri alma maternek volt a hallgatója. Az általa alapított ösztöndíj kedvezően befolyásolja a hallgatók felkészülését, előadásai pedig – példaértékű üzleti sikerei és szakmai felkészültsége miatt – mindig sok érdeklődőt vonzanak.

A Hungarokombi Kft. új utakon

Üzleti koncepció a Ro-La forgalom megmentésére



A Hungarokombi Kft.-t annak idején azért alapították, hogy a nemzetközi tapasztalatokra építve Magyarországon megszerveze a közútról vasútra történő kombinált fuvarozást. Mint ismeretes, a legújabb közösségi irányelvek már azt mondják ki, hogy a szállítások növelése szükséges ahhoz, hogy Európa versenyképes maradjon, továbbá hogy minden szállítási mód – beleértve a „mostohagyerek” közutat is – növekedhet, ha teljesít bizonyos teherviselési és környezetvédelmi feltételeket. Ezzel Brüsszel elismerte, hogy eddig nem kellő mértékben sikerült a vasút liberalizációja, és az alágazat nem képes olyan szolgáltatást nyújtani, hogy a kombinált forgalommal átvehetné a közúti fuvarozás szerepét. Emellett természetesen továbbra is kiemelten kell támogatni a vasúti és vízi szállítást, de nem mindenáron – ez a Fehér Könyv üzenete. A Tomcsányi István vezérigazgatóval készített interjúnkban annak jártunk utána, hogy az európai közlekedéspolitikai jelenlegi alakulása hátrányosan érinti-e a kombinált fuvarozásra szakosodott cégeket.

– *Milyen körülmények között kezdődött a Hungarokombi tevékenysége 1990-ben?*

– Indulásunkkor a kombinált fuvarozás célja nem más volt, mint az egyre növekvő közúti forgalom egy szeletét úgy visszaterelni a vasútra, hogy a közúti fuvarozók megtarthassák vállalkozói szerepüket. Vagyis nem kívántuk elvenni tőlük a fuvarfeladatokat, hanem arra ösztönöztük őket, hogy útvonalaik egy-egy számukra kedvező szakaszán – a komphajók mintájára – iktassák be a vasúti kamiontovábbítást. A kísértelen forgalomnak – amikor csak a pótkocsit vagy az arról leemelhető csereszekrényt helyezik vasútra – volt hagyománya nálunk, elsősorban a konténerek formájában, de a kísértnek, a komplett kamionok szállításának (Ro-La) együttműködésekre épülő technikája a megalakulásunk előtt nemigen volt ismert hazánkban. Az első két évünk a feltételek megteremtésével telt, mert hiába működött daruval felszerelt terminál Józsefvárosban, az a KGST-országok húszlábas konténereire épült, amelyek forgalma gyakorlatilag megszűnt. Az elmúlt tizenöt évben tehát ezzel foglalkoztunk, és a legeredményesebb évünkben 110 ezer kamion és 44 ezer kísértelen küldemény fuvarozásával büszkélkedhettünk.

– *Milyen törést jelentett ebben a fejlődésben a múlt év?*

– A kezdetekben érzékelhető és különböző megállapodásokban rögzített eufórikus együttműködési hajlandóság a vasút és a közút között – hogy hajlandóak áldozni a közös projektekre, tekintve a műszaki háttér bonyolultságát – az utóbbi időben megbomlott: sok fuvarozó nem vált hosszú távon a vasút ügyfelévé, visszatért a közútra. Ugyanakkor a vasúttársaságok részére ez az államilag csak részben támogatott tevékenység egyre inkább piaci alapokra helyeződött, ami megemelte az árakat. Ez azzal is járt, hogy úgy gondolták: ha meg akarják tartani a sok millió tonnás forgalmat, akkor a saját kezükbe kell venni az irányítást, és így a kombinált fuvarozásokban – szerte Európában – tulajdonosi többséget igyekeztek szerezni. Miközben a MÁV kereste a stratégiai szövetségeseit a nemzetközi piacon, a hazai kombiüzletben is változások tör-



tétek: a Balkán felé tengelyt kereső német és osztrák vasúti erővonálhoz csatlakozva tavaly decemberben megszületett a három ország vasúttársaságainak közös gyermeke, a vasúti operátor Hungária Intermodal Kft., amely ilyen formán az általunk felépített és sikeresen üzemeltetett kíséretlen vonatprojektjeinket – menetrendet, elnevezést változtatlanul hagyva, munkatársakat, informatikai rendszert átvéve – folytatta. A hazai kombiforgalom érdekében úgy ítélték, hogy ez szükséges lépés, hiszen a mi színes tulajdonosi szerkezetünk természeténél fogva nem bizonyult elég rugalmasnak arra, hogy magát a Hungarokombit alakítsuk át. Novemberben tehát úgy ünnepeltük cégünk fennállásának tizenöt éves évfordulóját, hogy tevékenységünk felét elvesztettük, és tudtuk: a jövőnk bizonytalanná lett.

– *A megmaradt Ro-La forgalom szervezése elegendő munkát biztosít? Hogyan látja a „gördülő országutak” sorsát?*

– A legnagyobb kihívást Románia és Bulgária európai uniós belépése jelenti majd, továbbá később a törökök, szerbek és montenegróiak esetleges csatlakozása. Tagságukkal egyrészt a hazánkon átdübörgő kamionok száma eleve duplájára nőhet, és nagy valószínűséggel megszűnik számukra a közlekedési engedélyek kötelezettsége is, ami most élteti nálunk a kísért forgalmat, hiszen a vonatjegy helyettesíti az engedélyeket. Az adminisztratív korlát eltörlésével azonban csak a Ro-La piaci alapokra helyezése lehet az út, ami ugyancsak nagy kihívás, mert a középkelet-európai árszinten számolva a kamionok vasúti szállítása valójában fajlagosan harmincöt százalékkal drágább

a közútinál: pályavasúti díjat kell fizetni, költsége van a vontatásnak, a terminálnak, a szolgáltatás értékesítésének, pénzbe kerülnek a különlegesen kialakított vagonok. Ezzel szemben a kamionok változó, guruló költségének megtakarítása az üzemanyagból, az utazási illetékből és a kisebb nagyságrendű amortizációból áll össze. Elképzelésünk szerint ez a nagy díjkülönbség az elkövetkező évek során mérséklődik, sőt ki is egyenlődik 2011-re. Idén a nyári hónapokban a MÁV Kombiterminál Kft.-vel közösen készítettünk egy tanulmányt (*összefoglalója a Navigator előző számában olvasható. A szerk.*), amelyben arra a megállapításra jutottunk, hogy a költségarányt illetően jelentős változások várhatók. Küszöbön van az igénybevétellel arányos úthasználati díj bevezetése nálunk és a környező államokban, az üzemanyagárak emelkedése, valamint a gépkocsi-vezetők vezetési és pihenőidejének szigorúbb szabályozása és hatékonyabb ellenőrzése a megbízhatóbb digitális tachográf elterjedésével. A vasúti cégek érdekein felülemelkedve úgy látjuk, hogy megfelelő szabályozással társadalmi szinten is kezelni kell a kamionáradatot, elég csak a nyilvánvaló balesetveszélyre és környezetszennyezésre gondolni. 2007-ben még egész biztosan nem kell hazánkban fizetni az úthasználatért, az üzemanyag sem fog túlzottan többet kerülni, tehát ezt az átmeneti időszakot támogatni kell a Ro-La forgalom átmentésére. Elképzelhetőnek tartjuk az egyre aktívabb zöld szervezetek érvelésének nagyobb fokú bevonását, és szeretnénk elérni a Ro-La jegyek kedvezményessé tételét állami beavatkozással. Számításaink eredményeképpen az elkövetkező három-

nég évben először magasabb, majd fokozatosan csökkenő üzemeltetési támogatásra van szükség, miként azt az Európai Unió és annak Marco Polo programja is lehetővé teszi. Az összehangolt intézkedések révén kialakuló helyzetben a vasúti fuvarozás valódi alternatívát jelenthet a közúti mellett, természetesen színvonalas vasúti szolgáltatások (pontosság, a terminálok kulturált körülmények) biztosításával.

– *Melyek a közeljövő feladatai a Hungarokombi számára?*

– A felismerés időszaka után ma már látszik, hogy kijöhetünk a gödörből. Pillanatnyilag azon dolgozunk teljes gőzerővel, együtt a MÁV Cargóval, a MÁV Kombiterminállal és a kormányzattal, hogy a Magyarországon áthaladó Ro-La forgalom megtartására az osztrák és szlovén köztársasággal közösen támogassuk a vasúti fuvarozás költségét. Előttünk lebeg a soproni terminál bezárásának negatív példája, időben meg kell tenni a szükséges lépéseket a megoldás érdekében. Társadalmi vitafórumokat is kezdeményezni kívánunk a helyzet pontos feltárására. Ezzel egyidejűleg pályázatot készítettünk elő a Marco Polo programra az említett harmincszázalékos árkülönbség finanszírozására, ami a jelenlegi hazai forgalom tekintetében éves szinten több mint egymilliárd forint.

Meggyőződésünk, hogy ez a szomszédos országokkal közösen végrehajtott és az Európai Unió által támogatott program lehetővé teszi a társadalom számára hasznos Ro-La forgalom sikeres folytatását az alágazatok gazdaságosságában fennálló aránytalanságok folyamatos kiegyenlítéséig.

Varga Violetta

V&T Logisztikai Kft.

A logisztikában nincs megállás – mindig újat, jobbat kell nyújtani



A két tulajdonos, Vadász Tibor és Guth László valamivel több mint három esztendővel ezelőtt alapította meg a V&T Logisztikai Kft.-t, amely – mint mondják – még számukra is meglepően dinamikus fejlődéssel volt képes a kitűzött célt elérni. Ez pedig nem volt más, mint a Magyarországon működő kisebb méretű és a multinacionális logisztikai szolgáltatók közti piaci űr betöltése. Lapunk bővebb terjedelemben egy évvel ezelőtt számolt be a cég eredményeiről. Vadászt Tibort most az azóta eltelt időszakról és V&T terveiről kérdeztük.

– *Tapasztalt logisztikai szakemberekként 2003-ban azzal a felismeréssel és szándékkal indították el saját vállalkozásukat, hogy képesek eredményesen betölteni a kisebb és az egészen nagy logisztikai szolgáltatók közti piaci rést. Sikert elérni ezt a célt?*

– Sikerült. Ezt ügyfélkörünk összetétele és az eredményeink is igazolják. Az elmúlt bő három évben olyan dinamikus fejlődést értünk el, amely – kis túlzással – még minket is meglepett. Emellett azért egyre inkább úgy látjuk, hogy ma már közelítünk a mérethatárokhoz. Természetesen

arról nincs szó, hogy multinacionális céggé váltunk volna, hiszen attól a mérettől nagyságrendek választanak el minket, de azt biztosan mondhatjuk, hogy a szolgáltatásokban, azok választékában ugyanazt tudjuk nyújtani, mint a Magyarországon megtelepedett nagy logisztikai szolgáltatók. Többek között saját csomagolási, nemzetközi szállítmányozási és vámkezelési részlegünk is van.

– *2003-ban egy raktárral indultak, már kettő van – „kívülről” ez látszik. Melyek voltak a bővülés mérföldkövei?*

– A növekedést jól érzékelteti az árbevételünk alakulása. Az indulás évében, vagyis 2003 második félévében – amely általában az esztendő erősebbik fele – 380 milliós árbevétel értünk el. Az első teljes évünkben ez 980 millió forintra bővült, tavaly már csaknem 1,4 milliárd volt az árbevételünk, az idei tervezett 1,6 milliárd forint, amit várhatóan 100-200 millió forinttal fogunk túlteljesíteni.

Az első csonka évünket egyetlen cégre építettük, de 2004-től már új partnerek is beléptek. Egyértelművé vált számunkra, hogy a bővülő ügyfélkört csak úgy leszünk képesek kiszolgálni, ha bővítjük kapacitásainkat, ezért 2004 végén beindult az újabb raktárépület első szakaszának építése. Ez a komplexum 2005 elejére készült el.

Induláskor tevékenységünk a raktározással és belföldi disztribúcióra szorítkozott, de egyik ügyfelünk igénye miatt a címkézést is beindítottuk, amelyhez sikerült újabb és újabb ügyfeleket találjunk. Ugyancsak egy jelentős ügyfelünk igénye hívta életre nemzetközi szállítmányozási részlegünket, amely tavaly már mintegy 300 millió forintos árbevételt ért el, és fejlődése folyamatos.

A következő lépcsőben, 2004 végén a jövedékiáru-kezelés és a nemzetközi fuvarok felfutása, valamint az ezzel együtt járó vámkezelések miatt megvásároltuk egy vámügynökség többségi tulajdonát. Ez a cégünk a múlt évet már nyereséggel zárta, ami többek között annak is köszönhető, hogy olyan új tevékenységeket is felvett, mint a jövedéki termékek nyilvántartása vagy az agrárexport. Ezzel párhuzamosan partnereink száma is bővült: ma mintegy 20 kisebb vagy nagyobb logisztikai vállalkozással és 10-12 disztribúciós céggel dolgozunk együtt.

– *Induló cégeként nyilván sarkalatos kérdés volt az újabb ügyfelek „becsabitása” és az ügyfélkör összetételének kialakítása. Ezeket a feladatokat hogyan sikerült megoldaniuk?*

– Már az induláskor az volt a stratégiánk, hogy olyan árukat fogadunk be a raktárba, amelyek szinergiát hoznak a rendszerünkbe, vagyis arra törekedtünk, hogy olyan termékek disztribúcióját végezzük, amelyek ugyanazzal az autóval szállíthatók. Az ügyfeleket – áruféléik alapján – három nagy csoportba soroltuk. Az egyik az élelmiszeripari termékeket gyártó vagy forgalmazó cégek, így például a Törley Pezsgőpincészet, a Carlsberg, a Skandinavian Tobacco és a Kékkúti Ásványvíz. A másik nagy csoport, az elektromos barkácsgépeké. Ezt olyan ügyfeleink alkotják, mint a Vetra, Kinzo, Hauseware. A harmadik pedig a műanyagárú, műanyag háztartási eszközök csoportja, köztük olyan megbízókkal, mint a Freudenberg.

Azt hiszem, szerencsésnek mondhatjuk magunkat, mert amellett, hogy szolgáltatásainkkal és minőséggel küzdünk az ügyfelekért, nagyon sokan direkt megkereséssel érkeztek hozzánk. Amíg kezdetben alighanem legyintettek ránk a nagyobb magyarországi versenytársak, addig mára nem ritka, hogy egy-egy cég komolyabb sikerként értékeli, ha egy tenderen adott esetben előlünk tud elvinni megbízást. A tendereken azért meglehetősen jó eredményeket érünk el. Ha éppen nem mi kerülünk ki győztesen, az első kettő vagy három ajánlattevőben akkor is rendszeresen ott vagyunk.

– *Korábban azt mondták, hogy éppen a méretükből adódóan tudnak rugalmasabbak lenni, miközben szolgáltatási portfóliójuk megfelel a magyarországi multinacionális szolgáltatóknak. A bővüléssel nem váltak nehezkessé?*

– Tény, hogy míg egy évvel ezelőtt valamivel több mint negyvenen dolgoztak a V&T-nél, addig ma hetven munkatárs dolgozik a cégnél, és bár az irányítást ma is tulajdonostársammal

együtt végezzük, új vezetői posztok születtek, többek között a logisztikai, valamint a gazdasági igazgatóé. Ezzel az új struktúrával azonban nem változott a cég áramvonalassága, nem terheltek a működést felesleges adminisztrációval.

– *Milyen eszközparkkal és milyen infrastruktúra mellett dolgoznak?*

– Saját, folyamatosan modernizált gépparkunk harminc targoncából áll, ezek 90 százaléka elektromos üzemű. A raktárak infrastruktúráját is következetesen korszerűsítjük: új videó megfigyelő rendszert építettünk ki. Ennek során növeltük a kamerák számát és átálltunk egy speciális digitális rögzítési módra. Logisztikai bázisunk területe infratornpókkal védett.

Tavaly megkezdtünk egy teljes informatikai rendszerátállást. Korábban – mivel mi sem számoltunk az eddig végbement dinamikus fejlődéssel – külön rendszereket használtunk raktárgazdálkodásra, disztribúcióra, nemzetközi szállítmányozásra, könyvelésre, majd belépett a vámkezelés, ugyancsak egy külön programmal. Tavaly jutottunk el addig a pontig, amikor egyértelművé vált számunkra, hogy integrált rendszerre van szükségünk. Tenderen választottuk ki az informatikai rendszerintegrátor céget, idén pedig elkezdődött a rendszer fejlesztése. Egy kész, de a cégünk működésének sajátosságaihoz szabott, integrált megoldással – mintegy 100 millió forintos beruházással – idén nyárra lecseréltük a rendszert, így most egy teljesen új informatikai háttérrel dolgozunk.

– *Mit foglal magába ez a megoldás és mitől jobb az ügyfeleknek vagy cégeknek?*

– Az új rendszer online, központosított adatgyűjtést végez. Az adatokat a raktárakban rádiófrekvenciás eszközökkel visszük be, amelyeket azonnal, papírmunka nélkül tudunk rögzíteni és tárolni. Magyarán mondván 2006-tól beindult az EAN-128 vonalkód kezelése, ami az élelmiszeripari termékekre vonatkozó uniós követelmény, a gyártótól a boltig való track n' tracing (áru- vagy csomagkövetés) elengedhetetlen része.

A Magyarországon egyelőre még csak kevés helyen alkalmazott, korszerű rendszer további előnye, hogy míg korábban különböző formátumokban kaptuk az ügyfelek megbízásait, most már szabvány EDI-üzeneteket tudunk fogadni és küldeni. Ugyancsak a rendszer kedvező hozadéka a pontosabb készletvezetés.

Ezzel a fejlesztéssel az volt a célunk, hogy ügyfeleink kiszolgálásában még jobb minőséget nyújtsunk. Miközben a folyamatainkat egyszerűsítjük, munka-

órákat takarítunk meg, ezzel pedig a kapacitásunkat, következőképpen az eredményességünket növelhetjük. A képet e pillanatban azért valamelyest árnyalja, hogy a rendszer bevezetésének „tanulóidejét” éljük, egyelőre még csak túlóra és pluszmunka volt az osztályrésznünk, illetve voltak és vannak még hibák, de szeretnénk, ha az ügyfeleinket az év végére már a tőlünk megszokott – a kiszállításban 99, a komissiózásban pedig 98 százalékos – pontossággal tudnák kiszolgálni.

– *Terveznek újabb beruházásokat, fejlesztéseket?*

– A következő hónapokra nincsenek nagyléptékű fejlesztési terveink, most arra összpontosítunk, hogy a meglévő vagy újonnan érkező ügyfeleink megbízásait tudjuk egyre jobb minőséggel teljesíteni. Ez persze nem jelenti azt, hogy ne lennének fejlesztési törekvéseink. Súlyos hiba is lenne, ha bármikor megállapodnánk, megelégednénk az adott helyzettel. Az, aki a logisztikában nem megy előre, gyakorlatilag hátrafelé tesz egy lépést.

– *A modernizáció és a méretbeli növekedés nem rendezi át az ügyfélkörük összetételét? Egészen pontosan arra gondolok, hogy a kitűzött céljukkal, vagyis a kisebb és óriás logisztikai szolgáltatók közötti piaci rés betöltésével viszonylag széles skáláról jöhettek az ügyfelek.*

– A fejlesztések és kapacitásaink bővülése kizárólag kedvező hatással van a piaci esélyeinkre. Számunkra minden ügyfél egyaránt fontos, az is, amelyik 10, és az is, amelyik 15 ezer raklappal van bent a raktárunkban. Természetesen nagyobb volumen jelentő megbízók – a piac törvényei szerint – nagyobb kedvezményeket érhetnek el. A kisebb mennyiséget hozó ügyfelek azonban éppen azt a minőségi szolgáltatást, országos disztribúciós lefedettséget kapják, mint nagyobb társaik. Ezt megbízóink érzik is, ezért az ügyfélkör bővülése folyamatos. Ugyancsak erőségünknek érezzük azt, hogy rugalmasságunkból adódóan valóban tudunk igazodni a megbízók igényeihez. Ez azon ügyfelek számára jelent külön előnyt, akik a nagy szolgáltatók sokszor merevnek tekinthető termékkínálatában nem találják meg a számukra optimális megoldást, de azok számára is jó termékeket kínálunk, akik logisztikai tevékenységüket teljes egészében ki kívánják szervezni. Számunkra nem jelent nehézséget, ha a gyártósor végétől induló logisztikai folyamatokat kell ellátnunk, még akkor sem, ha a gyártósor vége nem Magyarországon, hanem éppen a Távol-Keleten van.

SZ. M.

15 éves a hazai Ro-La fuvarozás

10 éves a MÁV Kombiterminál

Jubileumi partnertalálkozóra invitálta vendégeit a Hungarokombi Kft. és a MÁV Kombiterminál Kft. szeptember utolsó előtti szombatjára. Kettős ünnepet tartottak a Szeged-Kiskundorozsmai Ro-La terminálon: egyrészt 15 esztendeje, hogy az első Ro-La vonatot elindította az operátor, a Hungarokombi. Másrészt a magyar kombinált fuvarozás legjelentősebb terminál-kiszolgálója, a MÁV Kombiterminál 1996. november 15-én kezdte meg működését. Azóta 900 ezer TEU konténer és 500 ezer kamion kezelését végezték el.

A kötetlen program előtt e kettős ünnepre emlékezett a két cég vezetője és a MÁV Cargo vezérigazgató-helyettese. A tulajdonosi képviselőként felszólaló Kovács Imre kiemelte, hogy másfél évtizede végre nálunk is felismerték, hogy környezetvédelmi szempontokból fontos a Ro-La fuvarozás (állami) támogatása. A két cég a MÁV kombinált áru fuvarozásának kiterjesztésében elvülhetetlenek érdemekkel bír és ezt a nagy munkát – a két cégnél – a mellette álló két ember vitte véghez, természetesen a jelenlévő munkatársaik segítségével. Megköszönte a minisztérium kombinált fuvarozást támogató lépéseit, határozatait és a jelenlévő megbízók bizalmát.

A kombinált fuvarozást szervező magyar kombitársaság az évfordulós MÁV Kombiterminállal a kezdetektől, annak megalakulásától stratégiai kapcsolatban van, mint ahogy korábban az elődjével, a MÁV-val közvetlenül dolgoztak ugyanazokban az ügyletekben együtt. Már 1992-től sikerült a Hungarokombi forgalmát akkorára növelni, hogy a Józsefvárosi Konténerterminálról irányvonalakat indítottak a német kikötők felé, és a hajdani Budafok-Hároson pedig Ro-La vonatokat, amelyeket a következő évben a kiskun-



Tomcsányi István, Kovács Imre és Kiss Gyula



Hajókirándulás a Tiszán

dorozsmai terminálra helyezték át. – Végigéltük tehát a változásokat, és azóta is szoros az együttműködésünk: a MÁV után a Kombiterminál Kft. a második legnagyobb partnerünk – mondta Tomcsányi István vezérigazgató.

Az 1996-os megalakulás után rövid idő alatt kiderült, hogy országos terminálhálózat létrehozása jelenti a fejlődés zálogát, emlékezett vissza a kezdetekre Kiss Gyula, a MÁV Kombiterminál ügyvezetője. A sikeres megvalósításhoz az egyes régiókban található partnereket is bevonták. Hogy ez mennyire eredményes volt, azt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy az ötödik év végén a kft. központját jelentő Józsefvárosi pályaudvar elérte működése határát. A

hőskorszak után új helyszínen, a BILK-ben üzemel a kombiterminál. Minthogy a Ro-La forgalomban jelentős változások várhatók a jövőben, változatlanul szükség és szándék is van a jó kapcsolat ápolására a Hungarokombi Kft.-vel. A továbblépéshez megvannak az elképzelések, a közelmúltban külföld felé kezdték meg a cég bővítését.

A rövid ünnepség után kezdődött a happening. Miközben a foci pályán a csapat küzdött meg a Kombi Kupáért, a társaság másik fele buszos városnézésen és tiszai hajókiránduláson vett részt. Ezután az ebéd mellett Ro-La bemutató és kamionos ügyességi verseny szórakoztatta a vendégeket.

FTI



Intercontainer Hungary Kft.

Változások az ügyfelekért

Idén márciusban a svájci központú Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA felvásárolta a 40 százalékban tulajdonában lévő magyarországi Pannoncont Kft. további 60 százaléki tulajdonrészét. A tavaszi-nyári időszak során a tulajdonosi szerkezet átalakításával már Intercontainer Hungary nevet viselő cég új irodába költözött, miközben az integrációs folyamat során több magyarországi kötődésű irányvonat teljes futásfelügyelete a bázeli cégközpontból Budapestre került. Többek között erről számolt be Patrick Meier, az anyacég, az ICF marketing- és kereskedelmi igazgatója, valamint Grausz Imre, az Intercontainer Hungary Kft. ügyvezető igazgatója a szeptember 7-én Budapesten rendezett cég-avató fogadáson.

A svájci központú ICF 2006 márciusában megvásárolta az általa korábban 40 százalékban tulajdonolt Pannoncont Kft. további 60 százalékos tulajdonrészét. A tranzakciót követően megindult az Intercontainer Hungary nevet felvevő cég beolvasztása az anyavállalat szervezetébe – mondta el köszöntő beszédében *Patrick Meier*, az ICF marketing- és ke-

reskedelmi igazgatója. Szavai szerint az integrációs folyamat jelenleg is tart, de már számos lényeges változás végbe ment, többek között a bázeli központból Budapestre helyezték át a Magyarországot Szlovénia tengeri kikötőjével, Kopperrel összekötő Jadran, valamint a német Északi-tengeri kikötők és Magyarország között közlekedő Hansa-Hungaria Container Express (HHCE) futásfelügyeletét. Patrick Meier felhívta a figyelmet arra, hogy az integráció következő szakaszában valamennyi, Magyarországot érintő ICF termék menedzsmentje és értékesítése teljes egészében Budapestre települ.

Az ICF kereskedelmi vezetője ezt követően az anyavállalat első félévi eredményeiről számolt be. Az első hat hónapot rendkívül sikeresnek nevezte, többek között azért, mert az ICF fő piacain a tervezett bevételeket 10 százalékkal tudták túlteljesíteni. Ezen időszak alatt az ICF heti 150 vonattal összesen mintegy 211 ezer TEU-t szállított teljes hálózatában. Patrick Meier szerint a második félévre – a biztató jelek alapján is – hasonlóan pozitív eredményeket vár a vállalat. A további bővülés érdekében új termékekkel jelentek meg a kelet-európai piacon, az idei második félév kezdetén beindították az Ausztriát Romániával, valamint Törökországot Romániával összekötő irányvonalakat, és ezeket újabb termékek követik majd az ICF tervei szerint. A kereskedelmi vezető elmondta: bár a keleti piac rendkívül ígéretes, a vasúti szolgáltatások minősége még hagy maga után kívánnivalót, ezért az ügyfelek zökkenőmentes kiszolgálása érdekében, a balkáni forgalom ellenőrzésére Szabadkán, Dimitrovgrádban és Kapikulében saját helyi kirendeltségeket alapítottak.

Grausz Imre, az Intercontainer Hungary Kft. ügyvezető igazgatója beszédében azt emelte ki, hogy egy régi piaci sze-





replő kívülről és belülről egyaránt megújulva áll ügyfelei rendelkezésére, méghozzá jobb, személyesebb kapcsolatokon alapuló együttműködésekkel. A magyarországi leányvállalat vezetője kihangsúlyozta, hogy az ICF egy olyan cég, amelyik nem csupán beszél Magyarország geopolitikai jelentőségéről, hanem ennek megfelelően tevékenységének egy jelentős hányadát, keleti piacának súlypontját ide is he-

lyezi – célzott többek között a Magyarországot érintő termékek menedzsmentjének Budapestre telepítésére. Grausz Imre szerint ezek a lépések, valamint az IT-fejlesztések és a piaci változásokra való gyorsabb válaszaik mind az ügyfelek jobb kiszolgálását segítik, de a cég arra törekszik, hogy a változásokat a partnereik kizárólag az eddigieknél is jobb minőségű termékek formájában éljék át és tapasztalják meg.

Kapacitásbővítésre és új vonatok indítására készülnek

Az Intercontainer Hungary szeptember eleji cégavató ünnepségén részt vevő Patrick Meier, az Intercontainer-Interfrigo marketing- és kereskedelmi igazgatója lapunk kérdésre elmondta: az Intercontainer-Interfrigo hálózatának keleti felén a soproni gyűjtő-elosztó központjuk (hub) kulcsszerepet tölt be. Ez pedig nem csupán a jó földrajzi elhelyezkedésből adódik, hanem az eddigi forgalmi adatok, vagyis a jelentős volumen is igazolja. A soproni hub forgalma elsősorban az Északi-tengeri kikötők relációjában kiemelkedő, de hosszabb távon – többek között Románia EU-csatlakozását követően – délkeleti irányba is fellendülést várnak, mint ahogy a Balkán egészén. Biztató jelek már most is vannak, sőt az Ausztriát Romániával és Törökországot Romániával összekötő irányvonatok beindításával már az első lépéseket is megtette az Intercontainer, ezeket többek között egy Constantát – soproni elosztással – Nyugat-Európával összekötő vonatkapcsolat bevezetésével terveznek folytatni. További erősödést hozhat az is, hogy Törökország gazdasága szárnyal, és onnan Nyugat-Európába vagy a nyugat-európai országokból, de főként Németországból Törökországba irányuló áruforga-

lom egyre bővül. A képet azért valamelyest árnyalja, hogy a Balkánon a szállítmányozók gondolkodásmódja egyelőre inkább a közút felé tereli az áruforgalmat, de az ICF is bízik abban, hogy ez a trend viszonylag hamar megváltozik majd, és az érintett országokban növekedni fog az igény az intermodalitás iránt. A kedvező fordulatban szerepet játszhat az is, hogy a „közút” mind inkább telítődni látszik, és ezekben az országokban elkezdtek befektetni a fuvarozók olyan intermodális eszközökbe, mint például a csereszekrények – mondta Patrick Meier.

A kereskedelmi vezető az idei első félév kedvező eredményeiről szólva kifejtette: ez egyszerre köszönhető az Intercontainer jól megválasztott üzleti stratégiájának, szigorú költségvetésének és nem utolsósorban annak, hogy az elmúlt időszakban – többek között elkerülhetetlen munkahely-leépítésekkel, és hatékony szinergia kihasználásával, pl. az Intercontainer Hungary Kft.-vel – képesek voltak racionalizálni a vállalat működését. A kedvező tendencia folytatásaként kapacitásaik és vele együtt a kapacitáskiszhasználtság 10 százalékos növekedését tervezik elsősorban a már bejártott, a piacon jól ismert termékeik esetében.



A FŐTÁMOGATÓ



Kozák Tamás



Franz Böni

SZÁLLÍTÁS

VASÚT • CARGO KONFERENCIA ÉS SZAKMAI 2006. november 9. Hotel Corinthia

TÉMAKÖR

Közlekedéspolitika,
Új kormány, új miniszter
Merre tovább, szállítási
Szállítmányozási feladatok
Szabályozás, de: megvalósítás
Tenderezés, itthon és külföldön
Bemutatkozik a MÁV Cargo
Fuvarpiaci helyzet
Logisztika, információ

FELKÉRTEK

Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter,
Felsmann Balázs, a GKZ elnöke,
Franz Böni, az ICF elnöke,
Horváth Zsolt Csaba, a Közlekedési Bizottság elnöke,
Kozák Tamás, a MÁV Cargo igazgatója,
Kovács Imre, a MÁV Cargo Zrt. igazgatója,
dr. Berényi János, az UIRR alelnöke,
Kemenesi Zoltán, a BILK Konferencia elnöke,
Kiss Gyula, a MÁV Kombitermék Igazgatóság igazgatója,
Kautz István, az MSZSZ elnöke,
Wáberer György, az MKFE elnöke

INFORMÁCIÓK

Magyar Közlekedési Kiadó – Kovács Imre
Részvételi díj: 60 000 Ft

LOGISZTIKAI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2006

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

TÉMAK:

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

TALÁLKOZÁS ELŐADÓK:

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

REGISZTRÁCIÓ:

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

TÁMOGATÓK:



TimoCom
TRUCK & CARGO

*A fuvar-
és raktérbörze*



**RENAULT
TRUCKS**



PRICEWATERHOUSECOOPERS

intercontainer

raabersped



MAGYAR
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS
LOGISZTIKAI
SZOLGÁLTATÓK
SZÖVETSÉGE



MICHELIN

A haladás szolgálatában

Kalmár

Kozák Tamás az elnök-vezérigazgató

Szilárdan áll saját lábán a MÁV Cargo



Új fejezet kezdődött a magyarországi árufuvarozás történetében azzal, hogy 2006. január 1-jével megkezdte működését – mint önálló gazdasági társaság – a MÁV Cargo Zrt. A 100 százalékban a MÁV Zrt. tulajdonában álló MÁV Cargo a MÁV Csoport első tagja, amelyet további cégek sora követ majd. A társaság elnök-vezérigazgatója Kozák Tamás lett, aki korábban a MÁV stratégiai vezérigazgató-helyettese volt, alapvetően befektetési, illetve kereskedelmi tapasztalatokkal rendelkezik.

Az új céget jól kistafirozta az állam, mintegy 30 milliárd forintos tárgyi aportot kapott anyacégétől, ami alapvetően teherkocsiból áll. Mozdonyhoz viszont nem jutottak, ezért azokat pillanatnyilag bérelniük kell, bár nincs kizárva, hogy később saját vontatójárműveket vásároljanak. Nem jutottak hozzá a záhonyi átrakóközvet berendezéséhez sem. Ugyanakkor az árufuvarozás 12 logisztikai társaságát megtartotta az új cég, ezek értékét mintegy 3 milliárd forintra becsülik. A MÁV Cargo jelenleg több mint 3 ezer főt foglalkoztat, és több mint 13 ezer teherkocsija van. Kozák Tamástól megtudtuk, hogy egy teljes esztendőjük maradt arra, hogy a 2007. január 1-jétől liberalizálódó árufuvarozó piacra megfelelő felkészültséggel tudjanak kilépni. A vasúti tevékenységben az árufuvarozás a legpiackonformabb, és a MÁV számára ez az üzletág mindig sikeres volt. A magánpiaci versenyben a vasúti szakmán belül az árufuvarozás bizonyult a legnyitottabbnak. Ezért az üzletfejlesztési célokat figyelembe véve nem volt szabad tovább várni az önállóság megteremtésével. A MÁV Cargo számára csak a vasúttársaságról való leválással lehetett elérni, hogy régiós szinten is versenyképes cég jöjjön létre, amely képes lépést tartani a fejlődéssel.

A MÁV Cargo ugyan jogi és pénzügyi tekintetben önálló, a stratégiai célokat azonban a tulajdonos szabja meg. A döntési szabadság azonban az új vállalkozási formában sokkal magasabb szintű lett. Az esztendő első feléve is azt igazolta, hogy célszerű volt a céget ebben a formában létrehozni. Hatékony szervezet jött létre. A társaság stratégiai célja mindenekelőtt a szolgáltatás minőségének javítása. Ehhez nemcsak a belső folyamatokat kellett áttekinteni, hanem arra is szükség van, hogy a cég által vásárolt szolgáltatások is megfelelően magas minőséget képviseljenek.

A másik fontos stratégiai cél az erőforrások fejlesztése. A jelenlegi helyzet ugyanis az, hogy az informatika és a vagonállomány még nem minden szempontból felel meg a versenyképesség feltételeinek. A teherkocsi átlagos életkora több mint 20 esztendő. Azonban nem szükséges valamennyit lecserélni, hanem felújítások révén lehetsé-

ges ismét üzemképessé tenni az előregedett vagonokat. Idén csaknem 1600 kocsi fővizsgáztatását kezdték meg. A felújításokra közbeszerzési pályázatokat írtak és a jövőben is írják ki. Az elnök-vezérigazgató véleménye szerint a hazai járműjavítók rendelkeznek olyan felkészültséggel, hogy a MÁV Cargo igényeit minden szempontból kiszolgálják. A cél az, hogy 2010-ig felújítsák mindazokat a vagonokat, amelyek már nem felelnek meg a szigorú követelményeknek.

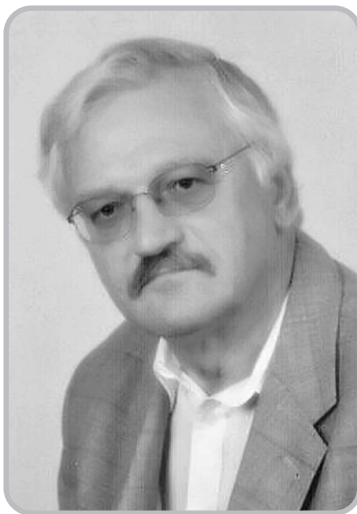
Ugyancsak kiemelt stratégiai cél, hogy a MÁV Cargo szoros együttműködést tudjon kialakítani a régióban a legfontosabb partnereivel. Növelni kívánják a nemzetközi forgalom részarányát. Jelenleg ez adja a teljes forgalom 75-80 százalékát. A legfontosabb áru fuvarozási irány a kelet-nyugati, Záhonyon, Rajkán és Hegyeshalmon át Németországba, illetve észak-déli irányban az Olaszországba tartó. Az importban jelentős szerep hárul – Záhony érintésével – a nyugatra, illetve belsőre irányuló forgalomra.

A társasághoz ma 15 leányvállalat is tartozik. Idén a társaság majdnem 3 milliárd forintot tud fordítani beruházásra és fejlesztésre. Erre azért is szükség van, hogy a hazai vasúti áru fuvarozó piacon elfoglalt 85 százalékos részesedésüket a 7-8 magánvasúttal, illetve a GySEV-vel versenyezve meg tudják tartani. Tervezik a logisztikai bázisuk fejlesztését. Szeretnének sikeresen pályázni különböző uniós pénzekre. Nagy hangsúlyt helyeznek a kombinált fuvarozás fejlesztésére, a jelenlegi pályadíj-politika nem támogatja ennek a tevékenységi körnek a bővítését. A MÁV Cargo ezért lobbizni kíván a jelenlegi helyzet megváltoztatásáért. A kombinált fuvarozást lebonyolító szerelvények Kiskundorozsmáról (Szeged) az ausztriai Wels, illetve Ljubjana viszonylatában közlekednek. A jövő év elején életbe lépő liberalizáció új társaságok számára is megnyitja a lehetőségét annak, hogy Magyarországon vasúti fuvar vállaljanak. Hazánkban jelenleg 20 százalékot tesz ki a vasúti áru fuvarozás aránya, amely magasabb a nyugat-európai átlagnál, ott ugyanis 12 százalékot sem ér el.

Kozák Tamás véleménye szerint a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ, amelynek a MÁV Cargo a többségi tulajdonosa, beváltotta a hozzá fűzött reményeket. A beruházás első fázisa már befejeződött. A konténerfuvarozás központja ide tevődött át.

B. M.

Leopold Holzinger köszöntése



Hatvanéves *Leopold Holzinger*, az ausztriai Express-Interfracht igazgatója. A magyar vasutak és szállítmányozók nevében *dr. Bárány István* és *Kovács Imre* köszöntötte a bécsi születésnap fogadáson a Közép-Európában közismert, jubiláló osztrák szaktekintélyt, aki csaknem három évtizede áll közvetlen kapcsolatban a magyar cégekkel. Irányításával az Express évente korábban egymillió tonna árut fuvarozott a magyar vasúti hálózaton. A MÁV-val és a GySEV-vel kialakított együttműködés a magyar vasúti társaságok átalakítása után is folytatódik.

Leopold Holzinger születésnap fogadásán megjelentek és köszöntötték az ünnepeltet Európa vasúti vezetői és szállítmányozói is.



MAGYAR LOGISZTIKAI
EGYESÜLET

Logisztikai Fórum 2007

A Magyar Logisztikai Egyesület 2007-ben is megrendezi logisztikai fórumát február 22–23-án. A konferencia témája a török–magyar kereskedelmi kapcsolatok logisztikai vetülete. A fórum programjának szervezésében Magyarországon működő, török érdekeltségű, továbbá törökországi magyar érdekeltségű szervezetek lesznek a magyar fél partnerei, valamint a Magyar Befektetési és Kereskedelem-szervezési Kht. és a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara. A fórumon mód nyílik az üzleti kapcsolatok közvetlen építésére is. Az esemény főbb egységei: az ELA Board éves találkozója, kiegészítve a Bestlog konzultációs lehetőségével és a Central Loco, amely a Visegrádi Négyek közlekedési projektje.

Erdősi Ferenc:

A kínai árudömping tengeri szállítási infrastruktúrái

Kína tengeri szállítási igényét meghatározó külkereskedelmének mérete és szerkezete

Évenként 8–11%-os – a nagy országok körében példátlan gyorsaságú – gazdasági növekedés eredményeként az 1,3 milliárd népességű Kína a világ „ipari műhelyévé” válik, miután 2020–25-ben már a világ iparcikkeinek 40–50%-át állítja elő. Ipari termékeinek – legújabbban pedig már agrártermékeinek is – jelentős, évente mintegy 220–230 millió tonnát kitevő hányada a világpiacon kerül értékesítésre. A kínai gazdaság exportorientációjának növekedése túlnyomórészt hazai nyersanyagok és energiahordozók (só, színesfém, érc, ötvözőanyag érc, gyapot, gyapjú, továbbá szén, vízierő, szénhidrogének), valamint – világviszonylatban is számottevő – importált olaj és vasérc, sőt szén, műtrágya, műszál, acéláru, színesfém mind nagyobb volumenű felhasználását igényli, nem beszélve a lakosság élelmiszer- és más közszükségleti cikkekkel való ellátásához nélkülözhetetlen behozatalról. Az import összességében jóval meghaladja az 500 millió tonnát, azaz súlyban az export kétszeresét teszi ki (1. táblázat).

A külkereskedelmi mérleg Ázsia, Latin-Amerika és Óceánia tekintetében importérték-túlsúlyos, viszont Európába és Észak-Amerikába nagyobb értékben exportálnak, mint amennyit behoznak. Némi egyszerűsítéssel a kínai külkereskedelm alapvető törekvése, hogy nyersanyag- és fűtőanyag-szükségletét főként a fejletlenebb világrészekből, illetve a nagy értékű, magas műszaki színvonalat reprezentáló műszaki áruszükségletét főként Japánból, valamint Európa nyugati feléből és Észak-Amerikából elégítse ki.

A kínai külkereskedelm 2004. évi 969.256.210.000 USD összforgalmából a földrészek közül Ázsia (ezen belül is a Távol-Kelet) részesedett a legnagyobb arányban, majd Európa és Észak-Amerika következik, melyekhez képest igen szerény hányadot képviselnek a többi világrész (2. táblázat).

Ázsia igen magas (az össz külkereskedelmi forgalomból csaknem háromötödni) arányában kifejezésre jut részben a közelség előnyben részesítése, részben pedig a világrész változatos gazdasági struktúrája (a világviszonylatban legfejlettebbek körébe tartozó Japántól, Dél-Koreától mint csúcstechnológia beszerzési piactól a nagyon elmaradott, túlnyomóan nyersanyag-beszerzési és olcsó ipari árufeltevő exportpiacként funkcionáló dél- és közép-ázsiai országokig bezáróan). Az ázsiai viszonylatú külkereskedelmi mérleg igen erősen deficites, importtúlsúlyos, mert a kínai gazdaság kiemelkedően legnagyobb beszerzési piaca Ázsia, mely a teljes importból közel kétharmad hányaddal részesedik. Ez az arány tonnasúly tekintetében valamivel még nagyobb, mivel az innét behozott áruk között sok az alacsonyabb fajlagos értékű tömegáru.

A behozatal tekintetében az ázsiai országok közül messze kiemelkedő partner Japán, amely a legnagyobb forrása a nagy értékű, magas technológiai szintű műszaki berendezések/iparcikkek behozatalának. A Koreai Köztársasággal folytatott külkereskedelm Japánhoz képest (fele akkora volumen mellett) még hangsúlyosabban importtúlsúlyos, aho-

1. táblázat

Kína főbb export- és import-áruinak mennyisége 2004-ben

Export		Import	
Áru	Millió tonna	Áru	Millió tonna
Szén	93,8	Vasérc	208,1
Koksz	14,7	Színesfém, érc	10,4
Kőolajtermék	13,8	Magnézium és alumínium	4,7
Kőolaj	8,1	Alumínium-oxid (bauxit)	5,9
Vas és acél	10,0	Olaj	122,7
Színesfém	3,1	Olajtermék	37,9
Nemfémes ásvány	5,2	Szén	18,6
Cement	5,3	Acéltermék	29,3
Gabona	41,0	Fűrészelt faáru	6,0
Zöldség	4,3	Papírpulp	7,3
Cukor	10,2	Műtrágya	12,4
Gyümölcs	1,1	Műszál	20,0
Száritott zöldség	1,0	Gyapot	1,9
Textil, ruhanemű, játék, háztartási eszköz	3,0*	Gyapjú	2,5
		Szója	20,2
Gép, műszer, műanyag, iparcikk stb.	8,0*	Növényolaj	7,1
		Cukor	1,2
		Gumi	2,4

* becsült súly részben m² és m³ mértékből, részben darabszámból átszámítva.

Forrás: Statistics Yearbook of China 2004.

gyan a többi „kistigrissel” (Tajvannal, Szingapúrral, Malajziával) folytatott is. Az előbbiekkal szemben Indonézia és Thaiföld tekintetében az importtöbblet túlnyomóan nyersanyagokból és olajból adódik.

A harmadik helyen álló Észak-Amerika hányada nem sokkal marad el Európától, azonban még nagyobb arányban exporttúlsúlyos, mégpedig a minőségi ruházati cikkeken túlmenően a vas- és acéláruk, szén, vegyi termékek tömeges szállításából adódóan. Az Egyesült Államok ugyan potenciálisan az egyik leggazdagabb forrása a magas műszaki színvonalú ipari gyártmányoknak, azonban ennek ellenére e tekintetben csak fele akkora részarányt képvisel Kína importjában, mint Japán.

2. táblázat

A kínai (Hongkong nélküli) külkereskedelem világrészek és a legnagyobb partnerországok szerinti megoszlása 2004-ben (USD-ban számított) áruérték alapján

Világrész/ország	Export (%)	Import (%)	Összesen (%)
Ázsia	49,6	65,8	57,6
Hongkong	17,0	2,1	9,8
Japán	12,4	16,8	14,6
Koreai Köztársaság	4,7	11,1	7,8
Tajvan	2,3	11,5	6,8
Szingapúr	2,1	5,6	2,3
Malajzia	1,4	3,2	2,3
Egyesült Arab Emírségek	1,2	0,2	0,7
Indonézia	1,1	1,4	1,2
Thaiföld	1,0	2,1	1,5
Afrika	2,3	2,8	2,6
Dél-Afrika	0,5	0,5	0,5
Nigéria	0,3	0,1	0,2
Angola	0,0	0,8	0,4
Európa	20,4	15,9	18,3
Németország	4,0	5,4	4,7
Hollandia	3,1	0,5	1,9
Egyesült Királyság	2,5	0,8	1,7
Franciaország	1,7	1,4	1,5
Olaszország	1,6	1,2	1,4
Oroszország	1,5	2,2	1,8
Spanyolország	0,9	0,3	0,7
Magyarország	0,4	0,0	0,3
Finnország	0,4	0,5	0,5
Észak-Amerika	22,4	9,3	16,0
Egyesült Államok	21,1	8,0	14,7
Kanada	1,4	1,3	1,3
Latin-Amerika	3,6	3,9	3,5
Mexikó	0,8	0,4	0,6
Brazília	0,6	1,5	1,1
Panama	0,4	0,0	0,2
Chile	0,3	0,6	0,5
Argentína	0,1	0,5	0,4
Óceánia	1,7	2,3	2,0
Ausztrália	1,5	2,0	1,8
Új-Zéland	0,2	0,3	0,2
Összesen:	100,0	100,0	100,0

Forrás: a Statistics Yearbook of China 2004 alapadataiból számította és összeállította a szerző.

A világgazdaság három erőközpontjához képest a periférikus világrészek részaránya nagyságrenddel kisebb. A Latin-Amerikával folytatott külkereskedelemre gyenge importtöbbség jellemző. A néhány szűk régiótól eltekintve elmaradott világrészen értékesíthetők a gyengébb minőségű közszükségleti (ruházati, háztartási, földművelési szerszám és eszköz) cikkek, ugyanakkor Dél-Amerika a trópusi mezőgazdasági (pl. élvezeti) cikkek egyik beszerzési piacát is képezi Kína számára. Az importtúlsúly főként Brazília (kávé, cukor, trópusi fa stb.), Chilére (műtrágya, bor) és Argentínára (fagyasztott marhahús, szója) jellemző.

Az Afrikával folytatott külkereskedelemben is mérsékelt importtúlsúly mutatkozik – a Dél-Amerikához hasonló okok miatt. Angolát politikai megfontolásból egykor Kuba, az NDK (közvetlenül a Szovjetunió) támogatta anyagilag, ma viszont Kína azzal, hogy viszonylag sok árut vásárol a polgárháború befejezése óta is nagyon gyenge lábakon álló, lepusztult, fejlődésképtelen gazdasággal rendelkező délnyugat-afrikai országtól. A nigériai exporttöbbség abból adódik, hogy a nagy távolság miatt Kína onnét alig vásárol olajat.

Oceánia importtöbblete főként az ausztrál vasérc és hús, valamint az új-zélandi tartósított tejtermékek behozatalával függ össze. (A kínai értelmiség köreiből egyre kedveltebb az importált joghurt fogyasztása. Kína tejtermelése főként az ország sűrűn lakott keleti felében gyenge – a szarvasmarha tenyésztéshez nélkülözhetetlen hely- és takarmányhiány miatt.)

A tömegáru-behozatal során a legnagyobb tételek a közkeleti olajkikötőkből, az ausztráliai vasérc-kikötőkből, Dél-Koreából (acéltermék, műtrágya), Indonéziából és Hollandiából (műszál), az Egyesült Államokból (szója), az orosz Távol-Keletről (fa, papírpulp) indulnak ki. Az importárak zöme Kína észak-keleti kikötőibe, továbbá Sanghajba és kisebb arányban a déli Kuangcsouba (Kantonba) érkezik. (Az Észak-Koreához közeli Talien a hinterlandját képező Mandzsúria nehézipara számára a vasérc- és olajbehozatalban tűnik ki.)

Az ömlesztett és folyékony tömegáruk közül a fő exportcikk a szén (a koksszal együtt évente jóval 100 millió t felett, de 2000-ben még 180 millió tonnát tett ki), szinte kizárólag a tengeri kikötőkön keresztül hagyja el az országot (a transzszibériai vasúton át Európába – elsősorban Németországba – küldött minőségi kohókokszt-szállítmányok kivételével), ahogyan a vegyi termékek túlnyomó része is. A legnagyobb bányavidékekhez (Sanszi, Sangszi, Santung stb.) közeli kikötők közül a Zsicsaóban, Csincsaóban hajókba berakott áruk akár 60–80%-át is a szén teszi ki. Végül soron a tömegáruk kivételének és behozatalának kapui (Mongólián/Oroszországon és Vietnamon át történő egészen jelentéktelen vasúti szállítástól eltekintve) a tengeri kikötők (1. ábra).

Kína tengeri hatalommá válása és az eddigi kikötőépítések eredményei

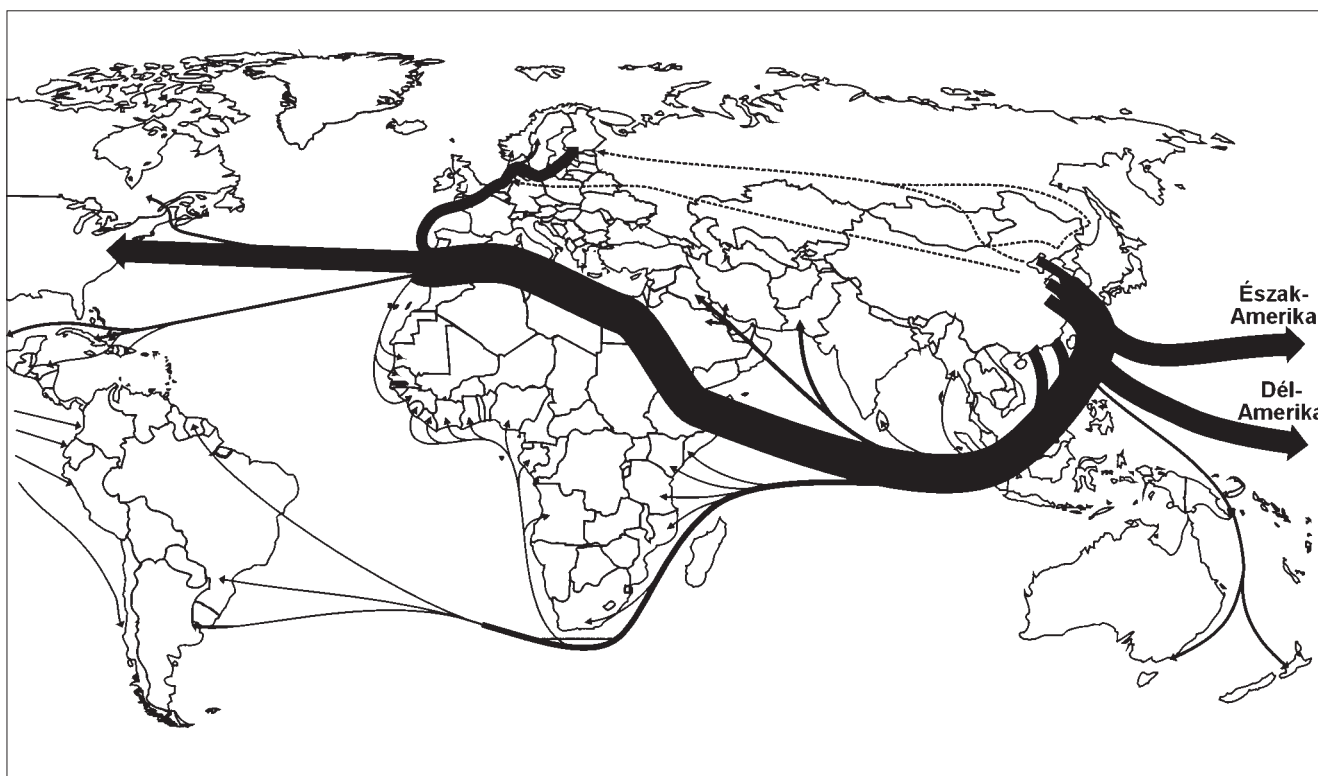
Felkiáltójeles paradoxon, hogy miközben Kína a GDP alapján még 2004-ben is csupán a világ 8. gazdasága volt, az offenzív külkereskedelmével és igen jelentős part menti hajózással kapcsolatos, fajlagosan rendkívül nagy szállítási igénye által generáltan a tengerhajózási komplexumban világviszonylatban már élvonalbeli pozíciót foglal el.

A világ tengeri kikötői forgalma 2004-ben 5920 millió t volt, melyből Kínára már 2461 millió tonna jutott.

Kína kereskedelmi flottája az 1950-es években még a 20–21. helyen állott, az 1960-as években használt hajók vásárlásával és alacsony műszaki színvonalú saját gyártmányú kisebb hajók üzembe állításával kezdődött meg a flottafejlesztés.

1. ábra

Kína tengeri exportjának főbb áramlási irányai



2003-ban a kínai (saját és idegen zászló alatti) tengeri hajózás kapacitásában (45,6 millió dwt) már a 4. volt a világon, a hongkongi (31,4 millió dwt) a 7. helyen állott. A konténerhajó-kapacitás részaránya terén Kína már elérte a világtátlagot (10,7%), Hongkong még erősen alatta van (7,95%) – saját zászló alatt működő flottából dwt alapon számítva. A hajóállomány átlagos (élet-)kora Kínában a javuló tendencia ellenére még mindig elmarad a világtátlagtól, Hongkong állománya viszont valamivel fiatalabb a világtátlagnál (3. táblázat).

Kínában a konténerizáció Észak-Amerikához, Japánhoz és Nyugat-Európához képest csak mintegy évtizedes késéssel indult meg, ezért jó ideig szinte kizárólag Hongkongon keresztül bonyolódott a birodalom méretű ország tengeri konténerforgalma.

A termelési szerkezet korszerűsödésével, a külkereskedelemben (kiváltképpen a ruházati és más közszükségleti cikkek exportjában) az értékesebb és érzékenyebb darabárak előtérbe kerülésével a világtátlagot messze meghaladó ütemben fejlődik Kínában a konténerizáció. A területi kiterjedésben európai méretű országnak a globális közlekedési térben való elhelyezkedéséből és a tágabb környezetével kialakult geopolitikai viszonyokból adódóan a konténeres áruexport is túlnyomóan (97–98%-ban) a tengeren áramlik a világ minden tája felé. Európa szárazföldi eléréséhez az északi transzszibériai és a Kazahsztánon, Közép-Ázsián átvezető vasúti magisztrálék ugyan rendelkezésre állnak, azonban a nyomtávkülönbség és más műszaki/szervezeti interoperabilitásbeli, valamint a több országhatár átlépésével kapcsolatosan rendszeresen felmerülő adminisztratív gondok miatt a tranzitban érdekelt országok várakozásai ellenére még a viszonylag szerény kapacitástól is messze elmarad a konténerszállítás volumene. 2004-ben együttesen mindössze 110 ezer TEU volumenű kínai vagy Kína által vásárolt áru vette igénybe Európa felé és Európa felől jövet az orosz, mongol és kazah vasúti határátmeneteket, annak ellenére, hogy már irányvonatokkal is kísérleteznek. E méretet még a Dél-Korea és Európa (főként Finnország) kö-

zötti vasútra alapozott (Észak-Korea átjárhatatlansága miatt egyelőre a Sárga-tengert hajókkal legyőző) és a távol-keleti orosz kikötőkből induló, főként a gépkocsi- és gépipar által keltett konténerforgalom is eléri. Ugyan a transzszibériai pálya kapacitása további szakaszok kétvágányúsításával és a teljes hosszban megtörtént villamosításával látványosan javult, a folyamatban levő további fejlesztéseket figyelembe véve a legjobb esetben is mindössze 40–70%-os forgalomnövekedésre lehet számítani középtávon.

A szárazföldi szállítás korlátai miatt az 1980-as évektől megkezdődött a konténerterminálok építése, a saját konténerflotta létrehozása; mérséklődött e tekintetben a Hongkongtól való függés.

Kína kikötőinek teljes konténerforgalma azonban még 1990-ben is csak 1,2 millió TEU-t tett ki (akkor 4 nyugat-európai kikötő egyenkénti forgalma is nagyobb volt ennél), de 2001-ben már 22,5 millió TEU-nál tartott a példátlan dinamikus, átlagosan évi 30%-os növekedés következtében. Ezután a lendület még csak fokozódott oly annyira, hogy 2004-ben 64 millió, 2005-ben pedig 82 millió TEU teljesítményt ért el. Ma a világ tengeri kikötői konténerforgalmának (356 millió TEU) tehát majdnem egynegyede jut Kínára!

A konténergyártásban pedig Kína szinte monopolhelyzetre tett szert, miután a világtermelés 93–94%-át adta 2004–2005-ben! E termékhez ideális a gazdasági környezete: a világ legnagyobb acélgyártó és alumínium-feldolgozó kapacitásán, az olcsó alapanyagokon kívül, túlnyomórészt betanított és egyszerű műveletek elvégzésére alkalmas, alacsony bérű szakmunkások is rendelkezésre állnak.

Kínában Japán és Korea után a világ harmadik legnagyobb hajógyártó kapacitása bontakozott ki. A flottabővítés hatalmas igényének azonban a saját gyártás képtelen megfelelni, ezért Dél-Koreában, Tajvanon, Japánban, sőt még Európában is épülnek megrendelésre konténerszállító hajók.

A kínai konténerflotta nagyságrendi változatossága abból adódik, hogy a belföldi szárazföldi távolsági szállítási kapa-

3. táblázat

Kína (K) és Hongkong (H) tengeri kereskedelmi flottájának főbb hajófajták szerinti összetétele¹⁾

Hajófajták	K H	Hajók száma	Hordképesség - kapacitás					Átlagos életkor
			1000 gt	1000 dwt	dwt %-os összetétel	dwt a világ %-ában ²⁾	1000 TEU	
Olajszállító tankerhajó	K	420	2822	4572	17,9	1,4	0	22,9
	H	101	4215	7623	22,6	2,4	0	11,4
Vegyianyag- szállító tanker	K	61	92	145	0,6	1,6	–	21,3
	H	7	27	40	0,1	0,5	–	14,0
Cseppfolyósított gáz száll.	K	60	92	93	0,4	0,4	–	21,0
	H	23	174	194	0,6	0,9	–	12,6
Ömlesztettáru- szállító	K	345	6956	11717	45,9	4,0	8	22,9
	H	363	11708	21178	62,8	7,3	6	9,9
OBO hajó	K	–	–	–	–	–	–	–
	H	2	90	153	0,5	1,3	–	•
Konténerszállító	K	132	2191	2605	10,2	2,9	161	14,7
	H	87	2361	2656	7,9	2,9	192	8,9
General cargo szállító	K	978	4449	6176	24,2	6,5	49	25,4
	H	109	1436	1886	5,6	2,0	37	15,8
Ro-Ro áruszállító	K	11	93	84	0,3	1,0	2	23,9
	H	4	88	63	0,2	0,8	3	–
Áru- és utasszállító Ro-Ro	K	91	469	188	0,7	4,4	2	26,0
	H	17	21	6	0,0	0,1	–	31,1
Utasszállító	K	85	65	12	0,0	0,7	–	15,1
	H	58	37	7	0,0	0,4	–	13,9
Összesen:	K	2172	17136	25506	100,0	3,3	220	23,2
	H	767	20068	33745	100,0	4,0	234	11,7

¹⁾ a 300 gt és ennél nagyobb, és kizárólag saját zászló alatt közlekedő hajók adatai

²⁾ a nemzetközi flotta a világ kereskedelmi flottájának %-ában

Forrás: Shipping Statistics Yearbook (2004) ISL, Bremen adataiból összeállította a szerző.

citás gondok miatt néhány száz TEU-s hajókkal a part menti hajózás aktívan besegít az északi és déli parti régiók közötti konténerszállításba. Subpanamax (1000–2000 TEU-s) hajókkal történik a viszonylag rövid délkelet- és kelet-ázsiai ráhordó-elosztó forgalom hordozása, míg az ázsiai csomópont kikötők közötti szállításhoz (max. 3500–4000 TEU-s) és kisebb részben postpanamax – a Panama-csatornán átkelesre méretei miatt nem alkalmas – (4000–5000 TEU-s) hajókat alkalmaznak. A világrészek közötti óceánokat javarészt post- és overpanamax (legújabbban már 8000–12 000 TEU-s, 300 m-nél hosszabb, 16 m merülésű, 12–14 sorban és 8 egymásra rakott szinten elhelyezett konténertömeget szállító) úszó konténervárosok győzik le.

A kormányzat már a kulturális forradalom utáni gazdasági konszolidáció idején felismerte, hogy a kikötők kapacitásának többszörösére növelése, modernizálása az ország (kül)gazdaságának sine qua nonja, illetve hogy a forgalmi igényektől elmaradt, elégtelen kikötői kapacitás, a kikötői berendezések egy részének elavultsága akadályozza a gazdasági növekedést.

Ezért nagyarányú tengeri kikötő fejlesztési program indult 1973-ban. Akkor két év alatt 41, majd 1983-ig összesen 150 mélyvízű kikötő épült. 1975-ig az olajterminálok, 1975 után a szénkikötők fejlesztésén volt a hangsúly. Az új szénrakodók a bányákhoz legközelebbi kikötőkben és a nagy fogyasztó központokban épültek. Az ország legnagyobb szénkikötője a Pohai-öbölben lévő Csincsou, ahonnan az 1980–90-es évek fordulóján Kína különböző, tengerpart kö-

zeli régióiba (főként dél felé) tartó szénzállítmányok 60%-a, a szénexport 50%-a, összesen évi mintegy 60–80 millió tonna indult útjára. (A Föld egyik legjelentősebb szénkikötőjévé kiépítése japán kölcsönből történt.)

A Santung-félsziget déli kezdeténél, Csingtaotól délnyugatra Szesiuszo 100 ezer tonnás hajók fogadására is alkalmas szénkikötője az 1980-as évek derekára készült el, ahonnan a (Sanszi és Santung tartománybeli) Janzhoui bányavidék szénét szállítják. A harmadik nagy szénkiviteli kikötő, az évi 10 millió tonna kapacitású, Ljanyungang (Lienjünkang) ugyancsak a Sárga-tenger partján, Santungtól még délebbre működik. Az ország már régóta legforgalmasabb kikötőjében, a nagy szénbányáktól távoli, de jó vasúti összeköttetéssel rendelkező Sanghajban is megépült egy évi 40–60 millió t átteresztő képességű szénexport és belföldi szénzállítási terminál. Sőt, innét másfélezer km-re, a kínai tengerpart délnyugati szakaszán (Kuangdong-tartományban) levő – Zhanjiang közeli – Huangpo kikötő erőteljes fejlesztése is főként a szénforgalom miatt történt.

Az 1970–1990-es években összességében több tucatnyi mélyvízű (óceáni) kikötő épült. A 2000. évi mintegy ezer kikötőből már 82 volt a 10 ezer tonnás hajók fogadására alkalmas. A teljes kikötői rakodókapacitás 2000-re meghaladta az 1 Mrd tonnát. Ennek ellenére a kikötők még az 1990-es években is túlterheltek voltak, gyakran kellett várakozniuk a hajóknak, hogy rakodóparthoz jussanak.

A forgalomnövekedés tempója századunk elején nemhogy lassult, hanem gyorsult. Olyannyira, hogy Kína tengeri kikö-

tőinek kapacitása két évtizeddel ezelőtt még alig érte el a franciaországit, ma pedig az átrakott áruk súlya alapján a legelső a Földön. (Főként a fejlesztéseknek köszönhető, hogy Kína e téren ma messze felülmúlta az Egyesült Államokat és Japánt is.) Egyetlen évben, 2004-ben Kína „anyaországi” kikötőinek forgalma 21%-kal növekedett és elérte a 2,6 milliárd tonnát (Hongkong teljesítménye pedig további 260 millió t), amikor a nyugat-európai „Range” megakikötőcsalád (Le Havre, Antwerpen, Rotterdam, Amszterdam, Bréma/Bremerhaven, Hamburg) Londonnal és a Temze-torkolati kikötőkkel együtt is csak 1,15 mrd tonnát teljesített, de az USA mexikói-öbölbeli, Atlanti- és Csendes-óceán parti kikötői tömörülésének együttes forgalma sem több évi 1,6 milliárd tonnánál!

A világgikötők versenyében 2005-ben már Sanghajé lett a második hely (380 millió tonnával), maga mögé utasítva az évtizedek óta a mezőnyből kiemelkedő Rotterdamt (354 millió t) és csak Szingapúr (388 millió t) előzi meg. További három kínai kikötő (Ningbo, Kuangcsou, Tiencsin) forgalma egyenként 200 millió t feletti, azaz mintegy másfélszeresei Antwerpennek, két-háromszorosa Amszterdamnak és Hamburgnak, és négy-ötszörösen múlják felül Londont, sőt az USA és Japán legrangosabb kikötői (New York, Long Beach, New Orleans, illetve Csiba, Kobe, Nagoya) is egyenként elmaradnak a második vonalbeli kínaiak mögött.

Nem kevésbé látványos sikereket ért el Kína az 1997-ben visszatért (ám önálló igazgatású és más gazdasági-társadalmi rendszerű) Hongkonggal együtt a világ vezető konténerkikötői közé való feltörekedéssel. 2004-ben a világ 10 legjelentősebb konténerkikötőjéből már három – Hongkong, Sanghaj és Sencsen – a Kínai Népköztársaság felségterületén működött (4. táblázat).

Egyedül Sanghajban csaknem másfélszer annyi konténer fordult meg, mint Németország valamennyi kikötőjében 2004-ben. (Sanghaj 2005. évi forgalma már 15,8 millió TEU lett.) Még Sanghaj és Sencsen egyenkénti forgalma is 80–85%-kal felülmúlja a kaliforniai Los Angeles/Long Beach terminálkomplexumot, de a legnagyobb európai konténerkikötőket is, és közel háromszor annyi konténer fordul meg bennük, mint a New York térségi kikötőkben, vagy éppen Tokióban (2. ábra).

Kína tengeri kikötői európai méretekhez képest hatalmas belföldi forgalma van tömegtermékekből. A 2002. évi 500 millió t teljes kínai kikötői szénforgalomnak mintegy 1/4-e, a 300 millió t olajnak csaknem 2/3-a, a 220 millió t ércnek az 1/10-e, a 240 millió tonnát elérő ásványok/építőanyagok árucsoportnak a 70%-a, a 100 millió tonnányi vas- és acélnek az 1/5-e az országban belül mozgott.

Kína áruinak hatalmas méretekben való fogadása, egyáltalán a Kínával folytatott kereskedelem korábban nem sejtett méretű felfutása az utóbbi években a nyugat-európai kikötők kapacitásgondjainak is fő oka lett. (Hamburg forgalmának már a 40%-a kínai viszonylatú.) A mediterrán térségi piacon való terjeszkedést jelzi, hogy Kína Krétán óriási, Máltán pedig kisebb logisztikai központot létesít.

A folyamatban levő és középtávon tervezett kikötőfejlesztések, különös tekintettel a konténerterminálokra

Kínát a szinte egyedülálló tempójú infrastruktúra-fejlesztések ellenére helyenként a tartós forgalmi infarktus fenyegeti, mert 1980 és 2003 között az ország szállítási teljesítménye 1153 Mrd tkm-ről 5306 Mrd tkm-re, azaz a négy és félszeresére növekedett. A növekedés üteme a vízi szállításban volt a legnagyobb, és a hajózás (túlnyomóan a tengerhajózás) ma az összteljesítmény felét adja. A vasúti teljesítmény az átlagos növekedés után egyharmaddal részeseedik,

4. táblázat

A világ legjelentősebb konténerkikötőinek forgalma 2004-ben

Sorrend	Kikötő	Forgalom (millió TEU)	Forgalomnövekedés 2003-hoz képest (%)
1.	Hongkong	22,0	7,6
2.	Szingapúr	21,3	15,8
3.	Sanghaj	14,6	29,0
4.	Sencsen	13,7	28,3
5.	Pusan	11,4	9,5
6.	Kaohsiung	9,7	9,6
7.	Rotterdam	8,3	16,5
8.	Los Angeles	7,3	2,0
9.	Hamburg	7,1	14,3
10.	Dubai	6,4	24,6
11.	Antwerpen	6,1	11,4

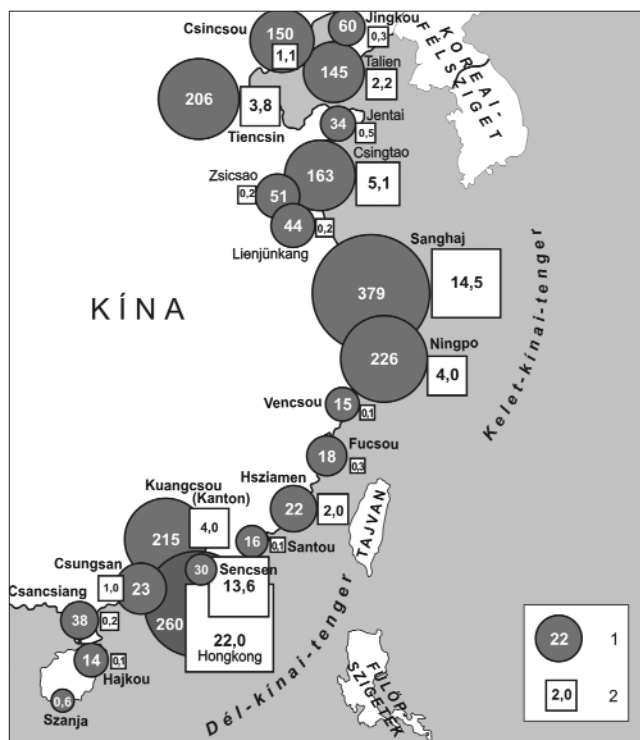
Forrás: Jung, 2005.

míg a leglassabban növekvő közúti szállítás mindössze 10% körüli részarányra tett szert.

A hazai kikötőállomány és a flotta továbbfejlesztésén kívül Kínának egyszerűen nincs más eszköze, hogy a lélegzetelállítóan dinamikus, az egész Földre kiterjedő külkereskedelméhez más módon biztosítsa a logisztikai hátteret. (Csupán a világ néhány távoli pontjának eléréséhez veszik igénybe a közeli

2. ábra

Kína nagyobb kikötőinek forgalma 2004-ben



Jelmagyarázat:

- 1 – a teljes forgalom millió t-ban;
- 2 – a konténerforgalom millió TEU-ban.

dél-koreai és japán kikötőkből induló járatokat – kisebb tételek erejéig. Ez az együttműködés egyébként kölcsönös.) A nemzetközi légi cargoforgalom ugyan évente 15–22%-kal növekszik, azonban mennyisége (2004-ben 750 ezer tonna) eltérpül a tengerhajózáshoz, a 2,4–2,6 Mrd tonnához képest. Ezért indultak be európai szemmel egészen szokatlan méretű kapacitásnövelő kikötőbővítések, korszerűsítési munkálatok, sőt új terminálok egész szériájának létesítéséhez fogtak hozzá.

Kína egyedülállóan ambíciózus nemzeti fejlesztési terve azzal számol, hogy 2010-re az össz kikötői kapacitás már elérje a 3,5 Mrd tonnát. Ez azt jelenti, hogy a 2004. évi 28%-kal szemben 2010-ben a világ kikötői összforgalmának már mintegy 40–45%-a jut a „Mennyei Birodalomra.” E cél eléréséhez nem kizárólag a szorosabb értelemben vett kikötői infra- és szuprastruktúra bővítésére, az átrakási/logisztikai munkálatok hatékonyabbá tételére van szükség, hanem a mögöttes vonzásterületekkel összekötő szárazföldi közlekedési magisztrálék, legfőképpen a vasúti fővonalak további (átteresztő képességüket lényegesen javító) fejlesztésére is. (E téren már az utóbbi időkben is jelentős lépések történtek.)

Az ország három nagy kikötőrégiója közül az utóbbi évtizedekben a leggyorsabban a déli (Gyöngy-torkolati) és a keleti parti (Jangce-torkolati) fejlődött a leggyorsabban, ezért a most beinduló hosszú távú projektek a kiegyensúlyozottabb területi megoszlás és fejlődés érdekében az északkeleti (Bohai-öböl-parti) kikötőket részesítik előnyben. A megkülönböztetett figyelmet nem csupán a fővárosi agglomeráció különleges szállítási igényei, hanem a gazdasági kapcsolatok látványos erősödése Oroszországgal és a két Koreával, továbbá a transzeurázsiai „Új Selyemút” itteni keleti végződése is indokolja. (Máris számottevő tételekkel veszi igénybe külkereskedelméhez a Shantung-félsziget környéki kikötőket Kazahsztán, Tadzsisztán és Kirgizia.)

A Bohai kikötőrégió felzárkóztatásához 2004 augusztusában hirdették meg a „Port Bond Zone Collaboration Company” elnevezésű programot. Az ottani kikötők közül korunkban a 20 milliós Peking fő kikötőjében, *Tiencsinben* megy végbe az európai szemszögből leghihetlenebbnek tűnő fejlődés. E kikötő 2000. évi forgalma 2004-re megduplázódott (206 millió t) – így a világ ranglistán a 7. helyre került. Ha viszont *2010-re az átrakó kapacitását* valóban sikerül a tervezett *1,2 Mrd t-ra növelni*, úgy a világ nemcsak első, hanem különleges nagyságrendjével kiemelkedő „hiperkikötőjévé” válik, mely elsősorban tömegáru forgalomra rendezkedik be. Ennek érdekében egy mesterségesen 33,5 km²-re nagyobbított szigeten 839,7 millió USD ráfordítással 2009 végére új kikötő létesül. Tiencsin konténerforgalma ugyan messze elmarad a hazai legnagyobb kikötőkétől (2004-ben 3,8 millió TEU az 5,0 millió TEU kínált kapacitásával szemben) azonban e téren is várható előreugrás a fejlesztések nyomán. Az épülően levő új (északi) konténerterminál 2010-re az időközben megjelenő 8 ezer, majd 10–15 ezer TEU hordképességű mega konténerhajók fogadására is alkalmas lesz a 2,2 km hosszú, 18 m mély víz melletti rakparttal.

A Shantung-félsziget délnyugati partján levő *Csingtao* kikötő a második a régió kikötői között. A 2004. évi 162 millió t feletti tömegáru forgalmából csupán az ércimport 40,1 millió tonnát tett ki, de a szénexport ennél is nagyobb méreteket ölt. Összforgalma messze felülmúlja London és a Temze-torkolat környéki fél tucat nyílttengeri kikötő együttes forgalmát! Ömlesztett és folyékony rakomány forgalma tekintetében csak mérsékelt növekedés várható, viszont konténerforgalomban (2004-ben 5,14 millió TEU) messze megelőzi Talient. A konténerátrakó kapacitás bővítésére irányuló terminálépítő projekt első, 2005-ben zárult szakaszának produktuma az egyszerű 7 nagy hajó rakodására alkalmas, 17,5 m mély vízű Quinwan Container Terminal, mely évente már 6,5 millió

TEU forgalmat tesz lehetővé a 887 millió USD értékű beruházással. Középtávon a folyamatos, összességében 3,2 Mrd USD értékű fejlesztések révén (évente átlagosan 3 újabb horgonyzóhely létesítésével) 12 millió TEU kapacitású megaterminálra tesz szert Csingtao. Ezzel egyidőben a kínai állam egy kisebb, 2,7 millió TEU/év kapacitású, 556 millió USD-ba kerülő, 2,27 km rakparttal rendelkező terminált is építtetett. A terminálokhoz csatlakozik a 2010-re elkészülő, több négyzetkilométer kiterjedésű „Qinwan Logistics Park.”

A Bohai-öböl harmadik legnagyobb kikötője az északi Liaodong-félsziget végén levő (egykori híres orosz hadikikötő város, Port Artur utódja) *Talien*, melynek hinterlandja Mandzsúria, a kínai nehézipar meghatározó rajonja. Tömegáruforgalma a 2004. évi bő 100 millió t-ról 2010-re a két és félszeresére növekedve elérheti a tervezett 250 millió t-át. Ezt szolgálja a még 300 ezer BRT vízkiszorítású óriáshajók fogadására is alkalmas olaj- és érc-terminál megépítése, amely a 2004. évi 8,6 millió t-ról 2010-re már várhatóan 32 millió t-ra növeli az ottani olajbehozatalt. Talienben épül Kína legnagyobb (évi 600 ezer személygépkocsi átrakására kapacitált) autóterminálja, mely egyaránt szolgálja a közeli gyárak exportját és a behozatalt is. A 72,5 millió USD értékű beruházás első szakasza 2005-re elkészült. A konténerátrakás 2004. évi 2,2 millió TEU forgalma egy további új terminál elkészültével 2010-re 10 millió TEU-ra, majd a további fejlesztési szakasz végén, 2020-ban 15 millió TEU-ra többszöröződik.

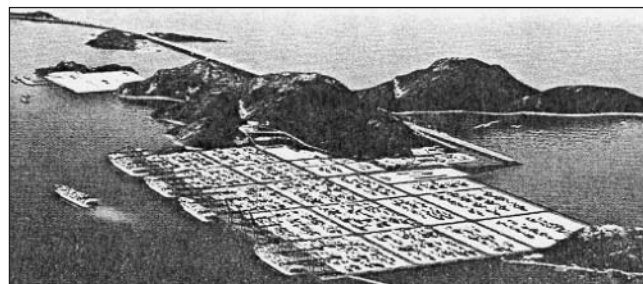
A Bohai-öbölbeli kapacitások felzárkóztatására irányuló munkálatok mellett a többi *partszakaszon is tovább folynak a fejlesztések*. A keleti parton (Sengszi tartományban), a *Jangce-torkolatban* (45 km-re a sanghaji nemzetközi repülőtértől, Pudongtól) kiemelkedik a *Jangshan projekt*, mely Kína hagyományosan legnagyobb gazdasági (kereskedelmi, feldolgozóipari) tömörülését, a sanghaji deglomerációt, továbbá a Jangce-völgy számos nagyvárosát van hivatva szolgálni. A part előtti apró, de hegyes-dombos felszínű, a partról 30 km hosszú hídsorozaton elérhető, ezáltal vasúti/főúti kapcsolattal rendelkező szigetet kiegészítő, nagyjából mesterséges feltöltéssel kialakított, 8 km² kiterjedésű, négyzet alakú kikötőterület két partját alkotó rakpartok mellett a 15 m mély vízben *2015-2020-ban már egyszerre 55 post-panamax* (a Panama-csatornán át közlekedő hajók méretét meghaladó) *nagyságkategóriájú hajó horgonyozhat*. Teljes kiépítése után ez lesz a Föld egyik legnagyobb, évi 25 millió TEU forgalomra képes konténerterminálja. A projekt *első szakaszának* végén, 2005 októberében 1,6 km hosszban öt+három horgonyzóhelyet magába foglaló, egyelőre évi 3 millió TEU forgalmat bonyolító terminált már megnyitottak a forgalomnak.

Az új Jangshan 1. terminálban 17 tengerhajózási társaság (köztük Grand Alliance-tagok) konténerhajói fordulnak meg, havonta átlagosan már 60–65 rakott konténerhajó indul innét útjára.

A gigaberuházás *második szakaszában* tervezett 2. terminál kapacitása 2 millió TEU, megnyitása 2007 január, bekezdési költsége 820 millió USD (3. ábra).

3. ábra

A Jangshan terminál



Nanking ugyan 250–300 km-re van a torkolatvidéktől, azonban még a 8–10 ezer tonnás tengeri hajók is elérik Kelet-Ázsia legnagyobb vízi útján, a Jangcén. Az 5 millió lelket számláló város és a sűrűn települt, nagyon sok új ipari telephellyel (pl. Ford autógyárral) rendelkező vonzásterületének szállítási igénye olyan méretűvé vált, hogy az eddigi, évente mindössze fél millió TEU átrakására szolgáló terminálja teljességgel elégtelennek bizonyult, ezért átmeneti megoldásként 2008-ban átadják a 99 millió USD-ba kerülő Longtan Container Terminal évi 1 millió TEU kapacitású első részlegét, mely a 910 m hosszú rakpart mellett 12 m mély vizet biztosít 5 hajó beállásához. A 2014-ig összesen 4 millió TEU-ra felbővített konténerterminál komplexum létesítési költsége (fajlagosan) kisebb lesz mint a tengerpartiaké. A 200–300 TEU hordkapacitású bárkakkal az ország belsejében levő többi folyami kikötőből Nankingban összegyűjtött konténeres árut nagyobb hajókkal a torkolatig szállítják, ahol vagy magukat a konténereket, vagy azokat bárkástul óceánjáró LASH hajókba felhúzva juttatják el a távoli célkikötőkbe.

Délen, a Gyöngy folyó torkolatában 2005 és 2010 között összesen 16–17 millió TEU-val, illetve 34 hajóhellyel nagyobbodik a konténerátrakás kapacitása. Itt a fejlesztések egyik része Kuangcsou térségében összpontosul. E nagy múltú kikötő periferiáján, Nansában a már az 1990-es évek végén megkezdett (1,06 Mrd euró költségre tervezett) terminálfejlesztés második szakasza 2006 végére valósul meg újabb 6 hajóhely kialakításával. A torkolat másik oldalán, a versenytárs Sencsenben (az ország legnagyobb és legrégebbi különleges gazdasági övezetének központjában) több terminál létesítése kezdődött meg. Az egyik legjelentősebb Dachanszigeten néhány éven belül 9 hajóra, 2010 után 24 hajóra méretezett. A hosszabb távú folyamatos fejlesztések indokálul az utóbbi időkben mutatkozó évi 20%-os forgalomnövekedés szolgált, valamint az a tény, hogy Hongkong konténertermináljai a hagyományos magasabb árszint miatt mintegy 20%-kal drágábban szolgáltattak. Ráadásul Hongkongban a krónikus területi hiány miatt a bővítés igen erősen korlátozott.

Beruházások, tulajdonosok, üzemeltetők

Kína kikötőit túlnyomóan (többségi) állami tulajdonú kezelői/üzemeltetői társaságok működtetik, azonban az 1990-es évek óta a fejlesztésekbe, új terminálok létesítésébe külföldi tengerhajózási, kikötőépítő és -kezelő társaságok is bekapcsolódtak jelentős tőkehányaddal, vagy/és szakértői munkával, illetve az építési berendezési munkálatok generálvállalkozójaként. Az új kikötőrészek (kiváltképpen a konténerterminálok) üzemeltetéséből ugyancsak kivesszük részüket külföldi cégek (5. táblázat).

Kikötői kapacitásfelesleg?

Kína a Hongkong nélküli teljes kikötői konténerforgalmát 2010-re 140 millió TEU-ra kívánja növelni (meg akarja kétözni) az előbbieken vázolt fejlesztésekkel. (Hongkonggal és Macaóval együtt becsülésünk szerint a teljes kapacitás 2010-re elérheti a 170 millió TEU-t.) A tömegárukkal együtt Kína teljes kikötői forgalma már ma is meghaladja a 2,5 Mrd tonnát. Nyugati szakelemzők eltúlzottnak találják a folyamatban levő és még inkább a középtávon tervezett fejlesztések méretét, nagy kihasználatlan kapacitásoktól tartanak és arra intenek, hogy mérsékelni kellene az „építési örületet”. Az aggodalmak azonban valószínűleg indokolatlanok, mégpedig lényegében négy fő ok miatt:

- Kína gazdasági növekedése belátható időn belül tartósan gyors marad – még a százalékos mérséklődés esetén is. (Egy 2012. évi 6%-os növekedésnek a növekménye nagyjából annyi, mint a 2004. évi 9,5%-osnak).
- A külkereskedelemmel és a nemzetközi gyűjtő/elosztó tevékenységgel kapcsolatos árumozgatás mérete sok-

5. táblázat

A kínai kikötőfejlesztésekben résztvevő belföldi és külföldi cégek

Kikötő/ beruházás	A beruházásban/tőkebefektetésben/kikötőüzemeltetésben kiemelkedő cégek
Tiencsin konténerterminál	Kínai részről beruházó/bonyolító a COSCO és Tianjin Port Troup Co. Ltd Külföldi tőkebefektető és szakértő a dán A.R. Moller–Maersk Group és a szingapúri PSA International
Csingtao konténerterminál	A beruházó vegyesvállalat tagja a COSCO-n és a helyi kikötő üzemeltető Qingdao Port Group Co. Ltd-on kívül az A.P. Moller Maersk, a P & O Port is
Talien autóterminál	A beruházás gazdája a kikötőt kezelő/fenntartó helyi társaság, a Dalian Port Corporation, legnagyobb külföldi befektetők: a japán Nippon Yusen Kaisha (NYK) és a hongkongi COSCO Pacific
Jangshan konténerterminál	Fő finanszírozó a COSCO Ports, 20%-kal vesz részt egy kínai holding (Nanjing Port Authority + Shanghai Port Container Co. Ltd.). Üzemeltető COSCO Pacific; használói: Sinotrans, CSCL, OOCL, CMA, CGM

Forrás: Deutsche Verkehrszeitung és Containerisation International cikkeinek adataiból összeállította a szerző.

irányú logisztikai tevékenység következtében a termelési volumenhez képest gyorsabban növekszik.

- A távolsági interregionális belkereskedelemben, továbbá a nemzetközi kereskedelemben mozgatott árukon belül (részben a termelési szerkezet „finomodása”, részben a szállítási kultúra javulása, azaz a minőségi igények növekedése következtében) megállíthatatlanul növekszik a konténerizáltak aránya.
- A nagy külföldi befektetők (Hutchison Ports Holding, PSA International, AP Moller stb.) részéről feltételezhető, hogy kizárólag a gazdaságosan működtethető, hasznos hozó létesítményekbe ölik pénzüket. (A Kínában csupán 2004-ben kikötőfejlesztésekbe beruházott 4,8 Mrd USD összeg kb. 30–35%-a külföldiektől származott.)

Kína közlekedési minisztere 2005 nyarán nyilatkozatban erősítette meg az óriási fejlesztések indokoltságát, hangoztatva, hogy súlyos szállítási gondok merülnének fel, mely miatt az ország megengedhetetlenül nagy exportbevételről esne el, ha lassítanák a tervezett kapacitások megvalósítását. Kérdés persze, hogy a kínai kohászat, valamint a nagymértékben exportorientált – viszont hovatovább mesterséges, Amerika és Európa által kezdeményezett világpiaci korlátozásokkal szembesülni kénytelen – textilipar jövője hogyan alakul.

Kína a világső acéltermelési kapacitását négy éven belül megkettőzte 335 millió t/év nagyságúra, ehhez a tengerentúlról származó ércimportot fokozottabb mértékben volt kénytelen igénybe venni. 2004-ben már 200 millió t érc érkezett Ausztráliából. (Ez a világ teljes tengeri ércszállításának az 1/3-át tette ki – főként nagy képesize hajókon történik az ércbehozatal.)

Az acélkonjunktúra azonban – néhány ország kivételével – világméretben veszített lendületéből, stagnálás, majd kisebb visszaesés következett be. Már 2004 III. negyedévében a világtérmetést 8 millió t-val csökkentették a multinacioná-

lis cégek, hogy az acélárcsökkenést mérsékeljék. Ez közvetlenül kihatott a regionális szállítási piacra. (Csupán a német Thyssen Krupp kohászati társaság 2004 év végéig 5 nagy képesize rakományi acélt vont ki a piacról.) Az előbbi folyamat hatására Kína tengeri kikötői tömegáru-forgalmának növekedése az utóbbi időben némileg mérséklődött – részben a kínai nehézipar ércszükségletétől, részben Ausztrália érc kibocsátásának mértékétől függően. Ugyan a tervek szerint 2010-re az acéltermelésnek másfélszeresére, 429 millió t-ra kellene növekednie, a növekedés a kínai kohászatban 2005-ben érezhetően lassult és egy ideig stagnálásra, esetleg kisebb visszaesésre van kilátás. Az új folyamatok tükrében érthető, hogy a kínai kormány el akarja kerülni a kohászati kombinátjai mellett felhalmozott import érc készletek további szükségtelen és ésszerűtlen növekedését, ezért kormányzati engedélyezést vezetett be a behozatalra.

Nemzetközi szakelemzők a kisebb dekonjunkciót azonban átmenetnek tekintik. A következő 10–15 évben az iparfejlesztési potenciál még erősen ígérkezik Kínában, mivel még sok kell ahhoz, hogy a fejlettebb országokhoz felzárkózzon. (Pl. az évente egy lakosra jutó acélgyártás Kínában 200 kg, Dél-Koreában 700 kg, Tajvanon 1000 kg.) Elképzelhető azonban egy olyan irányzat az ipari szerkezet további átalakulásában, mely vas és acél helyett inkább több könnyűfém és műanyagot, illetve az agrárszektorban megtermelhető ipari nyersanyagot igényel. Ebben az esetben az import–export arány tekintetében az export felé való eltolódással kell számolni a nehézipari alapanyagok és késztermékek vonatkozásában.

Felhasznált irodalom

- Chadha, K.K. 2005: Bauwut am Perlfluss. – DVZ, december 12.
- Chinas Häfen wollen Anleger locken. – DVZ, 2005. december 12.
- Chinese port keep upward trajectory. – Containerisation International, 2005. július, p. 37
- Entlastung für Shanghai. Containerhafen Yangshan nimmt Betrieb auf. – DVZ, 2005. december 15.
- Erdősi F. 2004: Anakronizmus vagy vitathatatlan szükségszerűség? (Kína példátlan méretű vasútépítésének mozgatórugói.) – Közlekedéstudományi Szemle, 1. p. 28–37.
- Greinus, A.–Weyand, E. 2005: Wachstum droht sich festzufahren. – DVZ, július 11.
- Häfen der Bohai. – DVZ, 2005. július 9.
- Hollmann, M. 2005: Kein Zurück auf den Gipfel. Chinas Rohstoffnachfrage wird aber für anhaltend hohe Bulkerraten sorgen. – DVZ, szeptember 7.
- LOO, P.Y. Becky 1999: Development of a regional transport infrastructure: some lessons from the Zhujiang Delta, Guangdong, China. – Journal of Transport Geography, 7. p. 43–63.
- Nanjing's first dedicated box terminal. – Containerisation International, 2005. október. p. 41
- Payer, H.g. 2005: Grenzen noch nicht erreicht. – DVZ, 2003. december 12.
- PSA adds to its Chinese portfolio. – Containerisation International, 2005. július, p. 41
- Qingdao expansion attracts attention. – Containerisation International, 2005. október, p. 41
- Shanghai now the world's largest cargo port (Asia Pusie) CHINA Daily, January 11, 2006. – www.chinadaily.com.cn/english/doc/2006content 51 0624 2. htm
- Shanghai und Shenzen rücken unter die Top vier. Hongkong führt Rangliste der Containerhafen an. – Deutsche Verkehrszeitung, 2004. február 14.
- Wang, I.I.–B. Slack 2000: The evolution of a regional container port system: Pearl River Delta. – Journal of Transport Geography, 4. p. 263–276.



Együttműködés

Az 1990-es alapítású Trans-Sped Kft. a fejlesztések során fontosnak ítélte meg, hogy a megbízók közötti kiszolgáltatását kiterjessze a vasúti küldemények kezelésére is. Ezért 1997-ben közös leányvállalatot alapított a MÁV Kombiterminál Kft.-vel, és megszületett a TSM Trans-Sped MÁV Kombi Kft., amelynek fő szolgáltatási területe a konténerakodás, depózás, közúti el- és fel-fuvarozás, rakodás, rakományigazítás, de a vasúti küldemények vámkezelését is ellátja a Trans-Sped.

A debreceni kombiterminál közvetlenül bekapcsolódik a Budapest–Nyíregyháza–Záhony vasútvonal vérkeringésébe. Három normál nyomtávú iparvágány áll rendelkezésre, amelyek felett egy 187 méter hosszú, vasbeton darusín pályán mozgó, kifejezetten konténerak átrakására szolgáló 32 tonnás bakdaru helyezkedik el. A bakdaru munkáját segíti egy 14 tonna teherbírású, Kalmar típusú speciális konténeremelő gép.

A biztonságos árukezelés érdekében a TSM Kft. folyamatos karbantartást valósít meg a területen. 2003-ban a Kombiterminál technológiai korszerűsítése keretében villamossági felújítást, hídajtás-korszerűsítést, konténerfogó-felújítást, konténerdaru-festést, zárt pálya menti vezetékek kiépítését végezte az üzemeltető, majd ezt követően 2004-ben a darupálya és ezzel együtt a darupálya környezetének technológiai rekonstrukciójára is sor került.

Az eltelt időszak igazolta a MÁV Kombiterminál Kft. és a Trans-Sped Kft. mint tulajdonosok helyes döntését a közös leányvállalat létrehozásáról, hiszen a TSM Kft. központi szerepet tölt be a térség konténeres áru-forgalmának kiszolgálásában, melyre az elektrotechnikai alkatrészek túlsúlya a jellemző, de a konzervipari és építőipari termékek is fellelhetőek. A leányvállalat szerencsés helyzetben van, hiszen a terminál jó technikai adottságai mellett a tulajdonosok szakértelme és folyamatos együttműködése is segíti a cég munkáját.

Renault Trucks Hungária

Népszerűvé vált a kiterjesztett garancia és a karbantartási szerződés

Átalakulóban van és egyre inkább közelít a nyugat-európaihoz a magyarországi haszongépjármű-üzemeltetők üzemen tartási filozófiája. Ennek egyik legszembetűnőbb jele, hogy mind népszerűbbé válnak az olyan kiegészítő szolgáltatások, mint a kiterjesztett garancia vagy a karbantartási szerződés – mondta el lapunknak Matyi-Szabó Ferenc, a Renault Trucks Hungária Kft. (RTH) vevőszolgálati igazgatója és munkatársa, a szolgáltatásfejlesztésért és alkatrészmarketingért felelős menedzser, Székely Gábor.

– Biztató folyamatnak vagyunk tanúi – mondta *Matyi-Szabó Ferenc*, az RTH vevőszolgálati igazgatója –, hiszen a magyar haszongépjármű-üzemeltetők egyre inkább felismerik azt, hogy a gyártók, így a vállalatunk által is nyújtott szolgáltatásokkal nemhogy több-lettelhet vállalnának magukra, hanem éppen megtakarítást tudnak elérni. A legkeresettebb szolgáltatások közé tartozik a kiterjesztett garancia és a karbantartási szerződés.

A Renault Trucksnál Expandys terméknéven kínáljuk a különféle kiterjesztett garanciamegoldásokat, amelyek a teljes európai hálózatra érvényesek. A különböző változatok szerint plusz egy évtől egészen a jármű öt éves koráig hosszabbíthatja meg az üzemeltető a garanciát a jármű üzembe helyezését követő legfeljebb fél éven belül. A Renault Trucks gyári alapgaranciája 1+1 év, azaz egy év teljes körű garancia és további egy év garancia a hajtásláncre. Az akár 1+4 évre meghosszabbított garancia 95 százalékban felel meg a teljes körűnek – jegyezte meg a vevőszolgálati vezető, aki szerint ez nem csökkenti a szolgáltatás értékét, amit jól mutat, hogy egyre többen élnek ezzel a megoldással. Az előzetes adatok szerint itthon már az eladott RT-haszongépjárművek 50-60 százalékához igénylik a kiterjesztett garanciát.

A többlétszolgáltatások másik kedvelt köre a karbantartási szerződés. Ennek egyik – és Magyarországon népszerűbb – változata az, amelyben az ügyfél a jármű vásárlásakor, annak vételárával együtt három-, négy- vagy

akár öt éves időszakra kifizeti a karbantartások árát. A másik, a kilométer alapú átalánydíjas változatnál meghatározott kilométer-egységenként számlázza ki a szerviz az adott időszakra kalkulált díjat.

A karbantartási szerződések az igénybevétel helyének szempontjából – a kiterjesztett garanciával ellentétben – korlátozottak, vagyis csak annál a márkakereskedőnél lehet igénybe venni a szolgáltatást, ahol a járművet vásárolták. Kérdésünkre, hogy a karbantartási szerződéssel hozzávetőlegesen mekkora árelőnyhöz juthat az üzemeltető, *Matyi-Szabó Ferenc* elmondta: akár 15 százalék körüli is lehet a megtakarítás, de ennek mértéke márkaszervizenként eltérhet. Az igazi előny az, hogy az üzemeltető megtervezheti az üzemen tartás költségeit, könnyebben kivédheti az alkatrészek árának esetleges drágulását. A karbantartási szerződéseknek van egy speciális változata is, amely a javításokat is magába foglalja. Ez a – kétségtelenül költségesebb – megoldás azonban azzal az előnnyel jár, hogy a garancia körében nem szereplő javításokat is tartalmazza, vagyis ezek díjait is előre lehet fedezni és tervezni.

Ehhez kapcsolódóan említést érdemel, hogy idén október végéig tart a Renault Trucks Hungária 3+3 akciója. A most raktárkészletről megvásárolt EURO 5-ös Renault Magnum és Renault Premium Route járművekhez 3 év kiterjesztett garanciát és 3 évre szóló karbantartási szerződést kap ajándékba az ügyfél.

Matyi-Szabó Ferenc felhívta a figyelmet a Renault Trucks Infomax nevű szolgáltatására, amely kiváló eszköz lehet a járművek üzemelési körülményeinek vizsgálatára és elemzésére. Ezzel gyakorlatilag egy olyan eszközt adnak az ügyfél kezébe, amelynek segítségével javítható a járművek vagy flották gazdaságos üzemeltetése.

A vevőszolgálati igazgató jelentős előrelépésként említette, hogy a Renault Trucks 24/24 diszpécser szolgálatának belgiumi központja magyar anyanyelvű munkatársakkal bővült, illetve azokban az időpontokban, amikor nincs magyarul beszélő ügyfélszolgálatos, a magyarországi Renault Trucks-képviselő munkatársai tartanak ügyeletet és segítenek az ügyfélszolgálattal való kapcsolattartásban.

Ennél is nagyobb változás azonban, hogy európai hálózatuk nagy részén októbertől, Magyarországon pedig az év végétől elindul a GO24 névre keresztelt szolgáltatás, amely egyelőre csak az új Magnumok és Premium Route-ok esetében vehető igénybe. Ennek lényege, hogy 120 euró éves díj ellenében az üzemeltetők – amennyiben járművük menet közben meghibásodik, és a hibát a Renault Trucks munkatársai 12 órán belül nem tudják kijavítani – kompenzációt kapnak, amely a járművet értékesítő márkakereskedőnél alkatrészre, illetve szervizszolgáltatásra váltható be. A kuponok értéke a hibaelhárítás első 12 óráját követően 24 óránként 200 eurót jelent (max. 800 euró).

Székely Gábor, a Renault Trucks Hungária szolgáltatásfejlesztésért és alkatrészmarketingért felelős menedzsere az alkatrészek területén elérhető kedvező lehetőségekre hívta fel a figyelmet. Mint mondta, a magyarországi központ mindenekelőtt azt tekinti alapnak, hogy alkatrészraktárának jelenlegi 89 százalékos kiszolgálási mutatóját fenntartsák vagy akár tovább javítsák. Ezzel érhetik el azt, hogy a magyarországi Renault Trucks kereskedői és szervizhálózat egyre jobb minőségű

szolgáltatást nyújthasson az ügyfeleknek, ezzel tovább erősítve a márkahűséget is.

„E kiemelt cél mellett nagyon fontosnak tartjuk, hogy az általunk forgalmazott eredeti alkatrészek árát jól pozícionáljuk a piacon a jó minőségű utángyártott darabokhoz képest” – mondta Székely Gábor, aki hozzátette: a Renault Trucks Approved Parts márkanevű eredeti alkatrészeitől is sikert várnak többek közt azért, mert ezeket a megbízható beszállítóktól származó alkatrészeket további minőségi ellenőrzésnek vetik alá. Az ilyen alkatrészek használatával garantáltan növelhető a járművek élettartama.

A Renault Trucks Hungária Kft. idén két termékcsoportra kíván nagy hangsúlyt fektetni. Az egyik az OKE-LIA névre hallgató termékkör, amelynél első lépésben a pótkocsikhoz, majd az idegen típusokhoz dobnak piacra minőségi kopó és fogyó alkatrészeket.

A másik – a nyugat-európai tapasztalatok szerint rendkívül népszerű – termékcsoportba a gyári felújított alkatrészek tartoznak. Ezekkel az ugyancsak 1 éves garanciával értékesített alkatrészekkel – annak fajtájától, valamint a cseredarab állapotától függően – akár 20-50 százalékos megtakarítás is elérhető.

Székely Gábor elmondta: komoly érdeklődés övezheti azt a megoldásokat, hogy kopásérzékelős fékbetéteiknél új termékválasztékot hoztak létre. Az egyik kifejezetten a nagyobb igénybevételnek kitett – például disztribúciós vagy extrém terepviszonyoknál közlekedő – járművek üzemeltetői számára készült, míg a másik az országúti igénybevételhez szabott. Az üzemeltetők mindkét megoldással optimalizálhatják gépjárművük üzemben tartását. A Renault Trucks vevőszolgálati menedzsere végül a téli időszak előtti felkészülésre hívta fel a figyelmet, valamint arra, hogy – ehhez kapcsolódóan is – hat termékcsoportban most speciális árakat kínálnak a kopó és fogyó alkatrészekre. Székely Gábor beszámolt arról is, hogy a Renault Trucks magyarországi szervizhálózatában megkezdtek az EURO 4-es/EURO 5-ös motorokkal felszerelt járművekhez szükséges AdBlue adalékanyag értékesítését, valamint már több szervizükben lehetőség van a digitális tachográfok illesztésére is.

SZ. M.

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:

Ügyműve:

Telefon: Fax:

Példányszám:

A megrendelés elküldhető levélben, illetve faxon is.

.....

aláírás

P. H.

Koperi kikötő

Kapacitásbővítés: fókuszban a konténer- és autóterminálok



Szeptember 14-én a Koperi kikötő (Luka Koper) dunai hajókirándulásra látta vendégül magyarországi partnereit hagyományos éves ügyféltalálkozója keretében. Az eseményen – amelyen szerkesztőségünk is képviseltette magát – Tomaz Martin Jamnik, a Luka Koper budapesti képviseletvezetője és Gordan Ban, a kikötő tengeri szállítási stratégiai fejlesztési megbízottja számolt be a Koperi kikötő eredményeiről és az ott folyó jelentős bővítési munkálatokról.

A Koperi kikötő budapesti képviseletének hagyományos éves ügyféltalálkozójának ha nem is tengeri, de mindenképpen vízi légkört szolgáltatottak a körülmények: a Luka Koper idén egy dunai hajókirándulásra invitálta partnereit. A fedélzeten a kikötő magyarországi képviselője, *Tomaz Martin Jamnik* köszöntötte a főként szállítmányozó cégeket és hajózási társaságokat képviselő vendégeket.

A rövid bevezetőt követően *Gordan Ban*, a kikötő tengeri szállítási stratégiai fejlesztési megbízottja foglalta össze a

Koperi kikötő eredményeit, majd áttekintést adott a 2007 és 2015 közötti időszakra vonatkozó fejlesztési stratégiájáról. Szavai szerint a jövőre 50 éves, de ezzel együtt fiatalnak tekinthető kikötő történelmét a folyamatos fejlődés jellemezte, amely folyamat a jelenben is tart. A Luka Koper – a földgáz kivételével – valamennyi áruféle fogadására és kezelésére alkalmas, így konténerek, az általános áruk, zöldség és gyümölcs, gépjárművek, élőállatok, ömlesztett száraz áruk és folyékony ömlesztett áruk továbbítása és tárolása is profiljuk.

Gordan Ban a tavalyi eredményekről szólva elmondta: a Koperi kikötő áruforgalma elérte a 13 milliárd tonnát, amelyből mintegy 70 százaléknyi volt a tranzit, a fennmaradó 30 százalék pedig a szlovéniai célú vagy kiindulású áruk aránya. Magyarország a kikötő forgalmában jelentős szerepet tölt be: 2005-ben több mint 372 ezer tonna exportáruval és 400 tonnát meghaladó importáruval Ausztria és Olaszország után a harmadik legnagyobb feladó, illetve célország volt. Az idei első félévben a Koperi kikötőn átmenő, Magyarországról érkező vagy oda tartó áruk mennyisége elérte az 560 ezer tonnát, ami az előző év hasonló időszakához képest 61 százalékos növekedést jelent – jegyezte meg Gordan Ban. A Magyarországról kiinduló áruk esetében jelentős nagyságrendet képviselnek a konténerben szállított áruk (2005-ben 17 800 TEU), a gabonafélék, a papír és az élőállat. Az ellenkező irányban, vagyis a Magyar importban a konténerforgalom ugyancsak komoly hányadot tesz ki (32 500 TEU), de szintén jelentős a gépjárművek, a szója, valamint a gyümölcs és romlandó áruk forgalma.

A Luka Koper tengeri szállítási stratégiai fejlesztéseiről felelős vezető ezt követően bemutatta a kikötő 2015-ig tartó fejlesztési stratégiáját. A kikötő I-es mólóját 2008-ig 160 méterrel megtoldva 610 méter hosszúságúra bővítik, miközben 9-12-ről 14 méterre növekszik majd a vízmélység. Ezzel az I-es mólón található konténer- és személygépjármű-terminál éves kapacitása a jelenlegi 300 ezer TEU-ról és 450 ezer autóról a megcélzott határidőre 400 ezer TEU-ra és 600 ezer autóra bővül majd. A fejlesztések második, a tervek szerint 2010-ben záruló szakaszában további 140 méter hozzátdolással az I-es mólót 750 méter hosszúra építik ki, amelynek kapacitása ezek után már évente 600 ezer TEU és 750 ezer gépjármű lesz. Két évvel később épülhet meg a 700 méter hosszú III-as móló, amelynek kezdeti éves kapacitása 800 ezer TEU és 900 személygépjármű lesz. Ezt a mólót 2015-re 1 kilométer hosszúra bővítik, így éves kapacitása eléri majd az 1 millió TEU-t és az 1 millió személygépjárművet. A fejlesztésekkel ezt az időpontot követően a II-es móló bővítésére összpontosítanak.

A beruházások finanszírozásával kapcsolatban lapunk kérdésére Gordan Ban elmondta: az 51 százalékos állami tulajdonban lévő, de a ljubjanai tőzsdén jegyzett Koperi kikötő önerőből biztosítja a stratégiai fejlesztésekhez szükséges mintegy 100-130 millió eurót, a bővítésekkel az egyre növekvő mennyiségi és minőségi igényeket kívánják kiszolgálni. Az utóbbi, vagyis a minőségi kritériummal kapcsolat-



ban közölte: a gyors árukezelést, speciális kiszolgáló-berendezésekkel ellátott, elkülönített területet és a sérülés- vagy kárminimalizálást elsősorban az autógyártók várják el a kikötőtől, így a koperitől is, de ugyancsak igény az, hogy a kikötő szerves és jól működő egysége legyen a logisztikai láncnak. „Ez utóbbi területen, mint logisztikai rendszert biztosítók, ugyancsak kedvező szolgáltatásokat nyújtunk: méretünkből adódóan és átlátható folyamataink révén valódi személyre szabott megoldásokat kínálunk ügyfeleinknek, igény esetén pedig teljes körű disztribúciós feladatokat is ellátunk” – jegyezte meg Gordan Ban, a kikötőhöz kapcsolódó közlekedési infrastruktúráról is kérdeztünk. Mint mondta: korábban talán hibát követtek el azzal, hogy a szlovén államot nem terelték elég korán a vasútfejlesztés irányába, de szerencsére Szlovénia már elkészült a vasútfejlesztési

terveivel, ezért az évtized végére vagy a következő évtized elejére már a Koperi kikötő is fejlettebb vasúti infrastruktúrával rendelkezik majd. „A közúttal azonban jól állunk, hiszen Szlovénia gyorsforgalmi úthálózata fejlett és reményeink szerint a megszakítás nélküli magyarországi autópályakapcsolat is hamarosan valósággá válik” – mondta a fejlesztési stratégiai vezető. Gordan Ban az észak-adriai kikötői szövetség létrejöttének esélyeit firtató kérdésünkre válaszában úgy fogalmazott: „Rendkívül szép és hasznos cél lenne például egy harmonizált tarifarendszeren és más együttműködésekben alapuló szövetségi rendszer, azonban a közeli jövőben ennek létrejöttére még kevés az esély. Ezzel együtt látjuk az Északi-tengeri kikötők példáját, ezek az egymás közötti verseny megtartásával képesek a jelentős áruszállítási folyamatokat közös erővel maguk felé terelni.” **SZ. M.**





Fuvardíjtükör

A **CBRB** gázolajjegyzése a vizsgált időszak első felében 55,00 EUR/100 l érték körül mozgott, majd jelentősen csökkent, és végül kicsivel 50,00 EUR/100 l érték alá esett vissza.

Az **ARA-kikötőkben** nem történt változás a dunai relációjú árumennyiségek tekintetében, továbbra is gyenge maradt a kínálat. Rajnai, majnai kikötők, illetve a német csatornák irányába energetikaiszén-, szója-, kő-, agyag-, érc-, magnezit- és ócskavasrakományok kerültek berakásra.

A **Majrán** cement-, kálisó-, gabona-, kavics-, ócskavas- és projektrakományokat raktak a hajók elsősorban rajnai, illetve holland rendeltetéssel, valamint szóját osztrák kikötőkbe. A **Felső-Duna német szakaszán** rönkfa-, érc-, só-, magnezit-rakományok vízi fuvarozására mutatkozott igény. A vízállás az előző időszakhoz képest kedvezőbb volt, ezért a könnyítések száma jelentősen csökkent.

Ausztriában gabona és műtrágya került nagyobb mennyiségben berakásra. Ezenkívül acélárúk és projektrakományok szerepeltek még az árupaletán.

Szlovákiában is megélnékült a piac, elsősorban a növekvő gabonamennyiségnek köszönhetően.

Magyarországon acéláru-, kukoricapellet-, projektrakományok kerültek berakásra, emellett itt is jelentősen megnőtt a feladott repce-, kukorica- és búzarakományok száma. Ezzel együtt nőtt a kereslet a szabad hajótér iránt. Az al-dunai rendeltetéssel feladott gabona mennyisége szintén emelkedő tendenciát mutatott.

Berakó kikötő \ Kirakó kikötő	ARA-kikötők	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
ARA-kikötők	–	9,50	16,40	20,60	22,30	–
Felső-Rajna	7,90	–	16,00	–	–	–
Ausztria	20,20	20,50	–	–	5,50	–
Szlovákia	21,40	21,90	5,50	–	–	–
Magyarország	23,70	24,40	–	–	–	16,00
Constanta	–	–	–	–	10,50	–

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.) tartalmaznak. Ahol nincs adat, ott nem történt említésre érdemes árumozgás. Vizsgált időszak: 2006. augusztus 15.–szeptember 15.



Ro-Ro kikötő épül Csepelen

A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. új tulajdonosa, az Erdért Zrt. és a Multicont Terminál Szolgáltató Kft. konzorciuma mintegy kétmilliárd forintos beruházással új Ro-Ro kikötő építését tervezi.

A konzorcium a privatizációs pályázatán a következő 10 évben 13 milliárd forintos beruházás-sorozatot ígért, a Ro-Ro kikötő ennek első eleme lesz. Az építés hónapokon belül megindulhat és várhatóan két évet

vesz igénybe. A források nagy részét európai uniós alapokból kívánja fedezni a társaság. A következő beruházásuk előreláthatóan a meglévő, még a II. világháború előtt épített elavult raktárak lebontását követően új kikötői többfunkciós tárolók létesítése lesz.

Új Magyarország Fejlesztési Terv – hajók nélkül

Az EU kohéziós alaphoz Magyarország 2007 és 2013 között 22,4 milliárd euró forrásra jogosult. Ezen túl az ország az Európai Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Alapból további hárommilliárd forrásra számíthat. Jelen változat szerint a fenti összegekből a közlekedés fejlesztésére 5,1-6,8 milliárd eurót fordítanak.

A tervezet meglehetősen tág fogalmakban érinti a belvízi hajózás, áru fuvarozás fejlesztését. Általánosan említi a folyami infrastruktúra és a hajópark fejlesztésének szükségességét, azonban konkrétumok szintjén egyedül csak a győr-gönyűi kikötő (további) építése jelenik meg. Általánosságban szerepel a munkaerő-utánpótlás, -képzés és -megtartás szükségessége, azonban ez – igaz, speciális képzés keretében – a hajósképzésre is érvényes, hiszen a szervezett hajósképzés megszűnésével ma holnap nem lesz a hajóinknak személyzetük.

Tekintettel arra, hogy a hajózás az EU-s és magyar közlekedéspolitikai szempontok szerint a többi közlekedési ággal egyenrangú, ennek megfelelő hangsúllyal kell szerepelnie az Új Nemzeti Fejlesztési Tervben. Szükségesnek tartjuk ezért az EU felé leadandó végleges változatban a hajózás fejlesztésén belül – a fontosabbakat kiemelve – konkrétan és összegszerűen az alábbiakat szerepeltetni:

- A magyarországi Duna-szakaszon 25 dm-es merüléssel hajók számára szükséges 28 dm-es vízmélység

biztosítását legalább az év 300 napján keresztül akár hagyományos vízépítési módszerekkel, akár vízlépcsők építésével. (Vízépítési szakemberek szerint csak vízlépcsőkkel oldható meg.)

- A kikötői infrastruktúra országos fejlesztését, elsősorban nagy rakodási teljesítményű és fedett, csapadékviszonyoktól független rakodási lehetőséget biztosító, darab- és ömlesztett áruk rakodására alkalmas kikötők/rakodóhelyek építésével.
- A mértékadó dunai vízmércékre automata (telefonon és interneten minden időpontban folyamatosan hívható) vízállásmérce-hálózat létesítését.
- A hajópark fejlesztését, azon belül (EU – német/holland mintára)
 - a hajózás lassú, 15-20 éves megtérülését figyelembe vevő támogatott, hajóvásárlás-finanszírozási (hitel) konstrukciók megteremtését,
 - a hajók beszerzését, technológiai és műszaki fejlesztését az államilag támogatott pályázati lehetőségek közé felvenni (jelenleg kizárt).
- Az államilag támogatott szervezett hajósképzés újraindítását.

Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége
Bencsik Attila
 elnök

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

Öt magyar résztvevő a DKV Euro Service európai VIP rendezvényén

Előtérbe kerülnek a minőségi szolgáltatások

Az első három negyedévben több nagy ügyféllel bővült a DKV hazai partnereinek a köre. Juhos Katalin, a DKV Magyarországi Képviseletének vezetője ezt a piac konszolidációjának tudja be, amelynek köszönhetően ismét növekszik a megbízható cégek száma, amelyeknek megnyerő egyedi szolgáltatásokat tudnak nyújtani. A jó partnert megbecsülik, ennek ékes bizonyítéka, hogy szeptember utolsó három napján a düsseldorfi székhelyű cég európai kiemelt ügyféltalálkozóján, Valenciában a legnagyobb stratégiai magyar partnerek is jelen voltak.

Tavaly bizony több ügyféltől kellett megválniuk, mondja *Juhos Katalin* – elsősorban a szóban forgó cégek pénzügyi háttere miatt. Idén szerencsére megfordult ez a tendencia, ezt nevezi a képviseletvezető a piac konszolidációjának. A lassan két éve meghirdetett, ügyfélközpontú, testre szabott szolgáltatásokat nyújtó üzletpolitika ezzel párhuzamosan beérett, ezzel több,



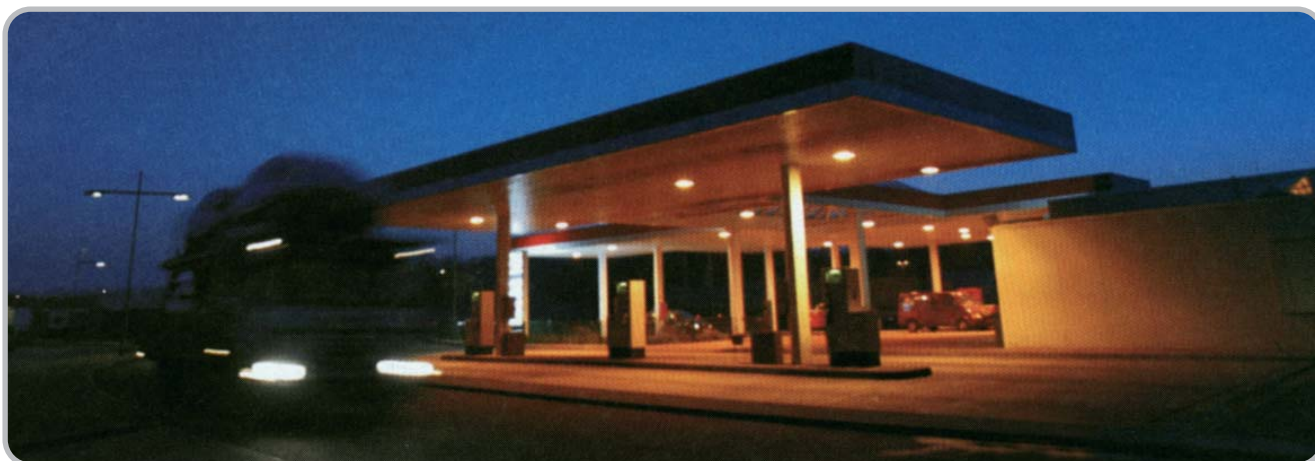
nagy és növekvő forgalmat lebonyolító, stabil pénzügyi háttérrel rendelkező partnert sikerült megnyerni idén.

A jó ügyfelet a DKV-nál nagy becsben tartják. Ennek kézzelfogható bizonyítéka, hogy szeptember utolsó napjaiban a spanyolországi Valenciába várta a legjelentősebb partnereket Európából. A VIP-találkozóra négy magyar cég öt résztvevője volt hivatalos. A partnertalálkozó részben szabadidős rendezvény volt, de a kötetlen beszélgetések során további ötletet is vártak a DKV szakemberei szolgáltatásaik bővítéséhez. A résztvevők számára ez egyben remek alkalom volt arra, hogy

tovább bővítsék európai kapcsolataikat, illetve kicserélhessék a tapasztalataikat az európai fuvarozás szakmai elitjével.

Az üzemanyag- és szervizkártyaforgalmazás területén piacvezető DKV a korábbi időszakhoz képest örömteli változásokat tapasztal a hazai piacon. A dinamikus fejlődő ügyfelek visszajelzései azt mutatják, mondja Juhos Katalin, hogy partnereiknél a konszolidációs folyamat a közelmúltban lezajlott. Az a tapasztalatuk, hogy amíg korábban az ár volt meghatározó a megbízások elnyerése során, most már egyre hangsúlyosabbak a minőségi elvárások is. Ez pedig beillik a DKV kon-





cepciójába, hiszen az egyedi, ügyfélre szabott ajánlatok kidolgozásával pont a minőségi, a partnerek igényeinek jobban megfelelő kínálatot helyezik előtérbe.

A magyarországi fuvarozási szakma és a DKV érdeke is az, hogy a jelenlegi gazdasági bizonytalanság minél hamarabb lecsengjen, folytatja a képviselvezető. Azt várják a képviselőktől, hogy az ország gazdasága számára pozitív végkimenetele legyen a jelenlegi politikai krízisnek.

Az elmúlt időszakban jelentős technikai fejlesztést hajtottak végre a DKV irodáiban: Európa-szerte bevezették az SAP-rendszert. Az átállítás kiválóan, zökkenőmentesen sikerült, most napra később, átfogóbb információkkal tudnak dolgozni. Továbbá még jobb szolgáltatást nyújtanak az új, PIN kóddal védett, ún. DKV Selection Card (DSC) kártyák. Szintén kedvező újdonság, hogy június 1-jétől egy hitelbiztosító beiktatásával a jó bonitású ügyfelek kedvezőbb tudnak DKV-kártyához jutni. Ezzel sok új felhasználót sikerült megnyerni a bevezetés óta eltelt rövid időben.

A DKV támogatja a környezetvédelmi szempontok érvényesítését, ezért aktív résztvevője a vállalati társadalmi felelősségvállalások módjait kutató projekteknek. Juhos Katalin például

tagja az Amerikai Gazdasági Kamarával együttműködő nemzetközi munkabizottságnak. A DKV – többek között – abban látja szerepét, hogy mielőbb lehetővé teszi az egyre nagyobb érdeklődést felkeltő biodízel tankolását. Az elméletet az elsők között ültetik át a gyakorlatba: azokban az országokban – Ausztria, Csehország, Németország, Franciaország, Lengyelország –, ahol a helyi adózási szabályok már lehetővé teszik, a DKV-kártyával lehetőség van biodízelt tankolni. Ez természetesen a partnerek számára egyben kedvezőbb árat is jelent.

Amint az adózási szabályok lehetővé teszik, természetesen más országokban is kiterjesztik a kártya birtokosaira a biodízel-felhasználást. A másik szűk keresztmetszet, hogy az egyes országokban tisztázni kell a járműgyártókkal, forgalmazókkal a garancia érvényesítésének lehetőségét. Ugyanis jelenleg bizonyos országokban a járműgyártók nem javasolják a biodízelt, miközben például Németországban a kamionok gyártói nem kifogásolják az új üzemanyag használatát. Meghibásodás esetén pedig nem mindegy, hogy adott esetben erre hivatkozva hártják el a garanciális javítást.

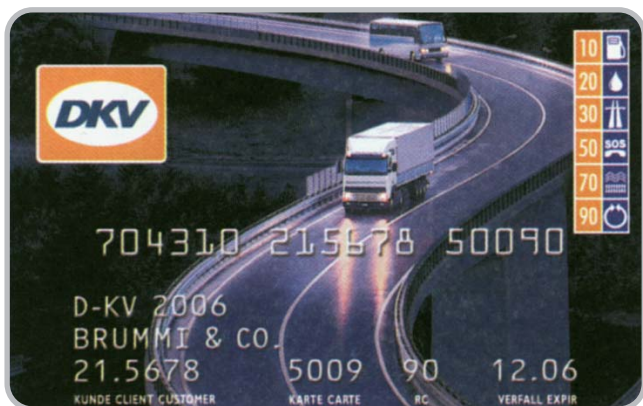
Az új, bevált irányt követve a továbbiakban is a költségek optimalizálására fókuszálnak, hogy ennek megfelelően

az ügyfél megtartsa, sőt javítsa a versenyképességét, és segítsék a likviditást. Ennek szellemében a partnerek részéről jelentkező igényt teljesítve a cseh, szlovák, lengyel és szlovén nettó számlázás is sikeresen működik a DKV-nál. Elsősorban az adott országok adóhatóságainak rugalmasságán múlt a szolgáltatások bevezetése, azonban sikerült megegyezni.

Düsseldorfban felkészültek a Franciaországban rövidesen bevezetésre kerülő új, autópálya-regisztrációs rendszerre, amely a Carte Caplist hivatott kiváltani. Természetesen ez azt jelenti, hogy a DKV-kártyával ebben az esetben is lehetőség lesz elektronikus tranzakcióra, árkedvezményre és utólagos fizetésre.

A DKV-nál már készülnek a jövő évre. További stabil növekedésre számítanak. Mindezt annak ellenére így vélik, hogy az Európai Unió várható bővítése a magyar partnerek számára nem kis kihívást jelent. Hogy ennek ellenére miért optimisták? Juhos Katalin szerint azt tapasztalták, hogy sok ügyfél felkészült, konkrét tervvel rendelkezik az új tagok (Románia, Bulgária) belépése esetén kialakuló helyzetre. Örömmel tapasztalják, hogy számos ügyfél ars poeticája továbbra is: „Minden kihívás egyben egy lehetőség is”.

F. Takács István



DKV Euro Service

Magyarországi Képviselte

1051 Budapest, Bajcsy-Zsilinszky út 12.,
409. iroda

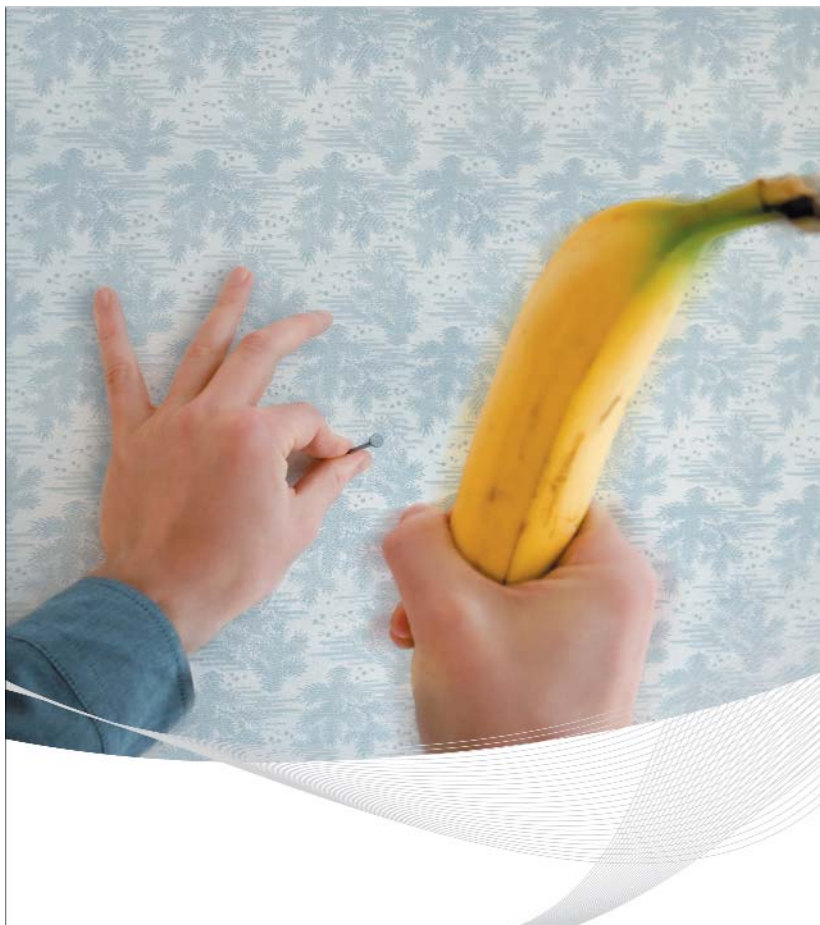
Tel.: 06-1-235-6041

Fax: 06-1-317-9072

e-mail:

k.juhos@dkv-euroservice.com

www.dkv-euroservice.com



Még mielőtt rosszul választana ...

Mi szállítjuk Önnek a megfelelő megoldást!

Mindenek előtt válassza ki a megfelelő eszközt a diszpozícióhoz. A *TimoCom TRUCK & CARGO*® fuvar- és raktérbörzével a szállítványozók és fuvarozók a fején találják a szöveget.

Teszteljen 4 héten át ingyen és mindenféle kötelezettség nélkül: www.timocom.com
vagy hívjon fel minket: +36 22 515 950



Logisztika & Tehergépkocsi-forgalom Európa-szerte...

Cégünk piacvezető, innovatív és folyamatosan növekvő logisztikai és szállítványozási vállalat.

Keresünk: Fuvarozókat ponyvás nyerges vontatóval vagy pótkocsis kamionnal nemzetközi körútjainkra.

Kínálunk: Hosszú távú, őszinte és nyereséges együttműködést
Diszpozíciót profi szakemberek által
Nincs szerződési kötelezettség
Pontos és rendszeres, piacképes fizetési feltételeket

Elvárásaink: Megbízható és elkötelezett vállalkozók, sofőrök
Megfelelő járművek
Lojális és partneri együttműködés

Ha felkeltettük érdeklődését, kérjük, vegye fel velünk a kapcsolatot írásban, vagy hívja fel **Csizmadia Bélát** a **06 (1) 266-6363, illetve a 06 (70)275-5954 számon**, vagy Csizmadia Áront a 0049-89-350 35-167 telefonszámon.

DS Spedition GmbH
Tanusstr. 51
80807 München/Németország

Tel.: ++49-(0) 89-350 350
Fax: ++49-(0) 89-350 35-129
www.ds-spedition.de
ds-spedition@online.de

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

Molnár Beáta, 26 éves,
a Gebrüder Weiss
kiemeltügyfél-koordinátora

Ujjgyakorlat helyett...

Új gyakorlat az áruelosztásban.

Disztribúciós feladataira rugalmas és hatékony megoldást kínálunk:
Naponta induló exportjáratokat Közép-Kelet-Európa valamennyi országába.
Stabil konszern-háttérünk, saját tulajdonú kirendeltség-hálózatunk,
szakértő munkatársaink és a legmodernebb IT-megoldások garantálják
szállítmányozási és logisztikai szolgáltatásaink megbízhatóságát.

A kezünket nyújtjuk Önnek!

Kérje ajánlatunkat:
Tel.: (24) 555 569, 555 596, 555 582
gw.hungary@gw-world.com
www.gw-world.hu

Gebrüder Weiss 
Szállítmányozás és logisztika
Rugalmas logisztikai megoldások



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 Malév Helyfoglalás
Tel.: 1 296 7403 1 296 8708 1 296 8090

MALÉV Air Cargo

METRANS



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

Szívesen látjuk az Emirates SkyCargo
400-as számú standján a kanadai
Calgary-ban, az Air Cargo Forum 2006
idején, 2006. Szeptember 12. és 14. között.

skycargo.com



Fényeink már Pekinget is bevilágítják.

Az Emirates SkyCargo 2006. Szeptember 1-től naponta repül Pekingbe. Ezen túlmenően, már több mint 80 célállomással teremtünk kereskedelmi kapcsolatot Európa és Ázsia távoli sarkaiban, a Távol-Keleten, Afrikában, a Közel-Keleten, Ausztráliában és Óceániában, Amerikában, sőt még azon túl is. Segítségünkkel vállalkozása még fényesebben ragyog! **Számítson többre!**

Beijing - Dubai				Dubai - Beijing			
Nap	Járat-szám	Indulás	Érkezés	Nap	Járat-szám	Indulás	Érkezés
Na-ponta	EK 307	0005	0505	Na-ponta	EK 306	1015	2200


Emirates
SkyCargo