

NAVIGÁTOR



Sikeres Raabersped 12. oldal



Liegl & Dachser 18. oldal



Fuvarok, díjak 36. oldal



Kozák Tamás

MÁVCARGO

korszerű szolgáltatások...

www.mavcargo.hu

143. szám

Ára: 560 Ft



Vásárolja meg **3 évre** a nyugalmát!

A Renault Trucks fuvarozáshoz kifejlesztett járműveit mindig is a minőség és megbízhatóság jellemezte. Itt a vissza nem térő alkalom, hogy a raktárkészleten lévő EURO5-ös **Magnum** és **Premium Route** nyergesvontatóink közül most bármelyik **3 évre kiterjesztett garanciával** és **3 év karbantartási szerződéssel**, rendkívül kedvező feltételekkel az Öné legyen. További információkért forduljon hivatalos forgalmazóinkhoz!

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

DAC-CAR Kft., 4002 Debrecen, Mikepércsi út 73/b
Tel.: (52)448-308, Fax: (52)470-337

DELTA-TRUCK Kft., M0 autópálya 2310 Szigetszentmiklós,
Leshogy u. 13.
Tel.: (24)502-250, Fax: (24)502-233
Infóvonal: (1)280-1820
1097 Budapest, Táblás u. 38.
Tel./Fax: (1)358-1444

DEGITRUCK Kft., 3700 Kazincbarcika, Ózdi út 3.
Tel.: (48)510-093, Fax: (48)510-099
4400 Nyíregyháza, Lujza u. 4.
Tel.: (42)585-108, Fax: (42)585-107

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

RENIMPEX-DC Kft., 7030 Paks, Tolnai út 141.
Tel./Fax: (75)812-892

SOMLAI TRUCK Kft., 8900 Zalaegerszeg,
Szállítók útja 1.
Tel.: (82)550-660, Fax: (82)550-662
8155 Lébény, Ipari Park
(M1 autópálya, Győr után, lébényi kihajtó)
Tel.: (96)504-000, Fax: (96)504-002
Infóvonal: (30)385-3000



Elkötelezetten az Ön sikeréért.

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



KÁRTYA = MEGBÍZHATÓ ÚTITÁRS!



Full Service Card

üzemanyag • autópálya díj • szerviz



További információ:

www.uta.hu

e-mail: info@uta.hu

Telefon: 30/932-0722

30/637-5093

267-3522

Egyedülálló előnyök:

készpénzkímélő eszköz

halasztott fizetés

belföldön, egész Európában használható

kúthálózat független

ÁFA automatikus elszámolás

kényelmes és korszerű

értékarányos, ügyfél centrikus szolgáltatás



HATÉKONYSÁG, VERSENYKÉPESSÉG

KELET-KÖZÉP-EURÓPA VEZETŐ LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓJÁVAL

NEMZETKÖZI KÖZÚTI FUVAROZÁS ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

ELLÁTÁSI LÁNC MENEDZSMENT,

JUST-IN-TIME, EXPRESS RUN,

GYŰJTŐSZÁLLÍTMÁNYOZÁS

•

HŰTŐSZÁLLÍTMÁNYOZÁS

•

TENGERI ÉS LÉGI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

•

RAKTÁRLOGISZTIKA, DISZTRIBÚCIÓ

•

VÁMSZOLGÁLTATÁSOK



WABERER'S
OPTIMUM SOLUTION

Cím: 1239 Budapest, Nagykőrösi út 351.

Telefon: +36 1 999 9999

Fax: +36 1 421 6699

www.waberers.com

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



Ami jár, az jár

Bízva ránk a papírmunkát, és szerezz vissza befizetett áfáját, akár 10 napon belül!

Sikeres az MKFE külföldi áfa-visszatérítési szolgáltatása

Az elmúlt 9 hónapban

- 75 százalékkal növeltük ügyfeink számát
- 26 ország adóhivatalához adtunk be kérelmet
- közel egymillió euró összegben azonnali és több mint ötszázezer euró összegben normál áfa visszatérítést intéztünk

A siker kulcsa

- kedvező díjak
- teljes körű ügyintézés
- rugalmasan alkalmazkodunk ügyfeink igényeihez
- negyedévente, országonként választható módok
- bizonyos forgalom felett havi rendszeres visszatérítés
- bármilyen üzemanyagkártya számlából többletköltség nélküli visszatérítés

Válassza az Önnek legmegfelelőbb módozatot!

1. Normál visszatérítés 26 országból

Az Európai Unió valamennyi tagállamából (valamint Svájc és Norvégia) visszatérítjük áfáját, országonként változóan 4-36 hónapon belül.

2. Azonnali visszatérítés 14 országból

A számlák Vialtishoz érkezésétől számított 10 napos határidővel visszatérítjük áfáját negyedéves, féléves, vagy éves periódusonként. (Ausztria, Belgium, Dánia, Franciaország, Németország, Nagy-Britannia, Írország, Olaszország, Luxemburg, Hollandia, Spanyolország, Svédország) 2005. július 1-jétől már a Cseh Köztársaságban és Szlovéniában is!

3. Áfa+

Azonnali visszatérítés havi periódusban. Azoknak ajánlott, akik havonta nagy összegű külföldi áfát fizetnek ki.

Kérje cégreszabott ajánlatunkat. Információ: Pákozdi Adrienn
telefon: 1-252-0688/17 mellék • fax szám: 1-364-3065 • e-mail: vialtis@mkfe.hu





MKFE
BIZTOSÍTÁSI
ALKUSZ Kft.

Csatlakozzon FLOTTA BIZTOSÍTÁSI programunkhoz.

Közeledik az év vége!

Ne feledkezzen meg a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás újrakötési lehetőségéről. Kérje az MKFE Biztosítási Alkusz Kft. egyedi ajánlatait

Magyarországon először CMR és BÁF biztosítás egyben **1 millió EUR-s** limittel.

Érdeklődjön a flotta **casco**, **kezesi** és **BBP** biztosítások kedvező díjairól is.

Gyors, pontos, megbízható ügyintézés.

„Ügyfélkapu” on-line ügyfélszolgálati rendszer

A nap 24 órájában elérhető minden ügyfelünk számára. Csupán a felhasználónevét és jelszavát kell ismernie és mindent megtudhat biztosítási szerződéseiről, kezdeményezhet módosításokat, kérdéseit és észrevételeit pedig közvetlenül az érintett ügyintézőhöz juttathatja el.

www.mkfealkusz.hu

Nagymaroson a Masped-menedzsment



Fotó: Gyabronka Tibor



Nagymaros a Dunakanyar bal parti fővárosa, Kautz István városa. Ott született, ott él ma is. Nem véletlen, hogy a nagy lokálpatrióta hírében álló vezető idehívta a MASPED menedzsmentjét. A Mahart PassNave nemrégiben felújított Bóbita szárnyashajója a Dráva utcai pontonnál várta a menedzsment tagjait.

A Masped-csoport eddigi sikeres és eredményes korszakáról, valamint stratégiájáról is szót váltottak az ötvenperces hajóúton, és *Kautz István* elnök-vezérigazgató úgy fogalmazott, hogy ennek folytatása az alapvető cél, de még eredményesebben. Megnyugtatta a kételkedőket, ha voltak ilyenek, hogy a Masped továbbra is szállítványozó cég marad, de folytatja idegenforgalmi és ingatlanpiaci befektetéseit is. A menedzsment összetétele is ezt a célkitűzést igazolja, hiszen Kautz István, a Masped-csoport elnöke a már bizonyított igazgatók mellett tapasztalt és tehetséges menedzsereket hívott a cég-csoporthoz.

A Masped-menedzsment hangulatos nagymarosi kirándulása a Dunakanyar egyetlen lakóhajóján zárult, ahonnan a helyi motorcsónak klub jóvoltából motorcsónakozásra is lehetőség nyílt.



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
143. megjelenés

TÁMOGATÓINK

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

Fiege–Rewico

Újabb logisztikai csoport a magyar piacon

A német Rewico Logistik International GmbH felvásárlásán keresztül új logisztikai szolgáltató, a német Fiege-csoport jelenik meg a magyar piacon, hivatalosan 2007. január 1-jétől. Ezzel egy időben a Fiege megszerezte a hamburgi tts Groupot is. „Teljes gőzzel zajlik az integráció” – árulta el *Mérész Attila*, a Rewico Logistics Kft. ügyvezetője. Szerinte a Fiege szempontjából jelentős előretörés, hogy sikerült megvetnie a lábát a már eléggé telített magyar piacon. Úgy látja: a Rewico, illetve annak utódja meglehetősen jó pozícióba került, hiszen egy lényegesen nagyobb hálózat tagjai lettek, és ezt az ügyfelek értékelik.

Az utódvállalat új neve még ismeretlen, de a Fiege mindenképpen szerepelni fog benne – állítja *Mérész Attila*. A tranzakció lezárása után a Fiege éves árbevétele körülbelül 250 millió euróval, mintegy 1,8 milliárdra fog növekedni. A cég raktárkapacitása 2 millió négyzetméter, ennek fele saját tulajdonú. A Rewico Logistics árbevétele 2,2 milliárd forint volt 2005-ben, míg az anyavállalaté 53 millió euróra rúgott. A vezető nem kívánta kommentálni a tranzakció pontos értékét, de úgy vélte, hogy a cég éves forgalmának körülbelül 60-80 százaléka lehetett. Bár az üzlet nem akkora, mint amikor a DHL felvásárolta 2005-ben az Exelt, jól mutatja, hogy a magyar logisztikai piacon főleg a nemzetközi tranzakciók nyomán történnek az akvizíciók.

(Világ gazdaság)

Chemol Logistics

Cservári Klára ismét igazgató



Meglepő személyi döntést hozott a Chemol Logistics tulajdonosi köre. A magyar vasúti szállítmányozásban ismert cég ügyvezető igazgatója, *Mihola Gabriella* – követve elődjét, *Tóth Mónikát* – szülősi szabadságra vezetésére a 2005 decemberében távozott *Cservári Klárát* kérték fel a tulajdonosok. A régi-új igazgató október 1-jével megkezdte munkáját.

Budapesti Szabadkikötő

GVH-jóváhagyás



Iszak Tibor, a Raaberlog vezérigazgatója

A Gazdasági Versenyhivatal jóváhagyta, hogy a Waberer's Holding Vagyonkezelő Zrt. (WH) és a Raaberlog Nemzetközi Szállítványozási Kft. közös irányítást szerezzen a Multicont Nemzetközi Szállítványozási Logisztikai Zrt. felett. Így módon a Budapesti Szabadkikötő Zrt. (BSZL) immár három vállalkozáscsoport, a Waberer's, a Wintco és az Erdért közös irányítása alá került. Miután a WH sikertelenül pályázott a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.-re, mégis megvette lábát a kikötőben. Megvásárolta ugyanis a Multicont Zrt. ötven százalékát, amelynek leányvállalata, a Multicont-Terminal Kft. 25 százalékos részesedést szerzett a szabad kikötőt üzemeltető BSZL-ben a nyári privatizáció során.

A Navigátor szeptemberi számában téves információ jelent meg a Raaberlog vezetéséről, amelyért az érintettek és olvasóink elnézését kérjük.

Kozák Tamás az elnök-vezérigazgató

MÁV Cargo az önállóság útján



A 2006. január 1-jétől önálló társaságként tevékenykedő MÁV Cargo Zrt. elnök-vezérigazgatója 1962-ben született. Kereskedelmi főiskolát, közgazdaság-tudományi egyetemet végzett, MBA fokozatát az angliai Milton Keynesen szerezte. Első munkahelye a Belkereskedelmi Minisztérium volt 1986-tól, ahol főmunkatársként tevékenykedett. Ezt követően 1988-tól az IBUSZ Rt. közgazdasági főosztályvezetője, majd 1993-tól az Investel Rt. gazdasági igazgatója volt. 2003-ban visszatért a közigazgatásba, a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban a fogyasztóvédelmi és kereskedelmi főosztályvezetői posztját látta el. A MÁV Zrt.-nél 2004-től a stratégiai vezérigazgató helyettese volt. Nős, három gyermeke van. Klauzál Gábor-díjas.

– *A vasúti áru fuvarozás teljes liberalizációja után milyen szerepe lehet a MÁV Cargónak Magyarországon?*

– Szándékunk szerint továbbra is a hazai piac meghatározó szereplője kívánunk lenni. Jelenlegi részesedésünk a magyarországi áru fuvarozásban eléri a 85 százalékot. Megítélésem szerint a 2007. január elsejétől megvalósuló teljes vasúti áru fuvarozási liberalizáció a kezdeti időkben nem rendezi át számottevően a magyar piacot, hatása csak fokozatosan jelentkezik majd, ugyanis a nemzeti honosítási szabályok teljesítése hosszabb időt vesz igénybe, amit az új szereplőknek számba kell venniük. Ehhez kapcsolódik az is, hogy pozíciónk megerősítése céljából a MÁV Cargo Zrt. bővíteni szeretné stratégiai partnerkapcsolatait és kiegészítő logisztikai szolgáltatásainak arányát.

– *A társaság vasúti áru fuvarozási járműparkja elavult. Milyen terveik vannak a megújításra?*

– A MÁV Cargo idén elindította hétéves rekonstrukciós programját, amely 16–18 milliárd forintos beruházással számol. A jelenlegi mintegy 13 ezres járműparkjuk átlagban 20 éves, Európában futnak ennél öregebb vagonok is. A programunk végén nem csak fiatalabb lesz a kocsállományunk, hanem funkcionálisan is kedvezőbb lesz az összetétele. Tervezzük, hogy mozdonyokat is veszünk. Ezzel a járműállománnyal a MÁV Cargo 2005-ben 8,6 milliárd árutonna-kilométert teljesített, ami több mint két százalékkal magasabb, mint egy esztendővel korábban. Az idei első féléves adatok alapján ezt a növekedési ütemet 2006-ban is tartani tudjuk. Árbevételünk tavaly 86,3 milliárd forint volt, idén 90 milliárd forint árbevétellel számolunk. A MÁV Cargo egyébként nyereséges, idén 2-3 százalékos kamat- és adófizetés, tőketörlesztés és amortizáció előtti (EBIDTA) eredménnyel számolunk úgy, hogy éves szinten 2006-ban 4-5 százalékkal csökken a fajlagos költségmutatónk. Kidolgoztunk egy szakmai stratégiát, amely alkalmassá teszi a céget a magánosításra abban az esetben, ha a tulajdonos a társaság privatizációja mellett dönt.



– Mit tartalmaz a szakmai stratégia?

– Önállóságunk alapja az önálló üzletpolitika. Úgy gondolom, hogy két esztendő alatt a régió meghatározó vasúti logisztikai szolgáltató vállalatává válhatunk. Növelni szeretnénk a kiegészítő logisztikai szolgáltatások arányát, ezért az elkövetkező években nagyobb hangsúlyt helyezünk a stratégiai partnerkapcsolatokra, nemcsak az áru fuvarozás, hanem a logisztika területén is. Előtérbe kerül a stratégiai erőforrások fejlesztése, mint például a vagonrevitalizáció, amire az elmúlt években forráshiány miatt nem volt lehetőségünk. De idetartoznak az informatikai fejlesztések is, hiszen az informatika ma már nemcsak támogató tevékenységet jelent, hanem fontos kereskedelempolitikai eszköz is.

– A MÁV Cargo Group jelentős érdekeltségekkel rendelkezik. A szakma meghatározó cégeként tartják számon a BILK Kombiterminált, a MÁV Kombiterminált és a MÁVTRANSSPED Kft.-t is. Fejlesztés vagy eladás vár rájuk?

– Ha rajtam múlik, a fejlesztés lesz a meghatározó a következő években. A BILK, valamennyiünk büszkesége beváltotta a hozzá fűzött reményeket, hiszen a kombiterminál a hazai konténerfuvarozás központja lett. Lassan napirendre kerül a II. ütem megvalósítása. Hasonló kérdésként kezeljük a kombinált fuvarozás fejlesztését is. Az eladás, a MÁV Cargo privatizációja a tulajdonos hatáskörébe tartozik.

– Több mint háromezer fő a MÁV Cargo együttes létszáma.

– Ennyi is marad, mivel nem lesz

létszámleépítés. A munkafeltételek és a dolgozói elégedettség javítása irányában is több lépést tettünk. Az eddigi széttagoltság megszüntetése és a hatékony munkavégzés érdekében nemrégiben mindannyian egy helyre, új székhez költöztünk.

– Hogyan érintette a MÁV Cargót a Magyar Vasúti Hivatal (MVH) döntése a pályahasználati díjról?

– Az érintettek – köztük társaságunk is – jogi útra terelte az MVH-nak a vasúti pályahasználati kedvezmények ügyében hozott határozatát. Azt szeretnénk elérni, hogy olyan kiszámítható pályadíj-politika legyen Magyarországon, ami nemcsak az ország, hanem a régió versenyképességét is növeli. Jelenleg 30 milliárd forint pályahasználati díjat fizetünk, ami az árbevételünk egyharmadát teszi ki. ■

MÁVCARGO



Csoport a konzernen belül

Raabersped: harmincmilliárd közelében

Jövőre ünnepelheti megalakulásának 35. évfordulóját a magyar szállítmányozás egyik „zászlós hajója”. Ha áttekintjük a Raabersped eddigi történetét, túlzás nélkül megállapítható: új fejezet kezdődik életükben ezekben az években. A tulajdonosváltást követően az ÖBB-csoportba integrálódott tevékenységük, amit követett a vezetői nemzedékváltás. Mindezek ellenére megőrizték vezető szerepüket a vasúti szállítmányozásban, és a Bor József–Potvorszki Zoltán vezette Raabersped – öt társasággal – egy kisebb csoportot alkot a konzernen belül. Idei várható 30 milliárd forintos összárbevételük tovább erősíti domináns szerepüket a vasúti szállítmányozásban.

Potvorszki Zoltán és Bor József együttesen vezeti a Raabersped-csoportot, együttműködésük korrekt és harmonikus. Vasúti logisztikai szolgáltatással bővült a profiljuk, mivel a közelmúltban építési telket vásároltak Győrben. Élve a konzern, illetve a Rail Cargo Austria adottságával, a Raabersped 4000 négyzetméteres raktárközpont működését tervezi.

Nem meglepő a Raabersped dinamikus fejlődése azok számára, akik figyelemmel kísérték az elmúlt évek eseményeit. Sokan kétkedve fogadták a cég eladását, jobban mondva az osztrák többségi jelenlétet, de rájuk cáfolt mindaz, ami az elmúlt időszakban történt. A Raaberspedet ma már meghatározó vasúti szállítmányozóként tarthatjuk számon, megelőzve az örök rivális Maspedet és a MÁVTRANSSPED Kft.-t, a messze leszakadó Chemol Logisticsről nem is beszélve. Az osztrák vasút önálló cargocégéhez, a Rail Cargo Austriahoz tartozó szállítmányozói érdekeltségek egyik sikeres blokkja a Raabersped-cégek. Kis csoport a konzernen belül. Mint a két ügyvezető igazgató, Bor József és Potvorszki Zoltán budapesti beszélgetésünk alkalmával elmondotta, öt társaság alkotja az ő csoportjukat: a bécsi, a budapesti és a zágrábi Raabersped, va-

lamint a HungaroRail és a Raabersped–Bauglogistik.

– *Sikereinkben jelentős szerepe van a kooperációnak* – véli Potvorszki Zoltán, bár gyorsan hozzáfűzi, hogy a keresztmegbízás aránya csupán 20 százalékos. A múlt esztendő mindenképpen „kiugró” évként tartják számon, hiszen növekedésük meghaladta a 40 százalékot, ebben az évben viszont 20 százalékkal számolnak. A két esztendő növekedése tehát meghaladhatja az 50 százalékot is (mint a kilencvenes évek szállítmányozási boomja idején.)

– *Azt a gyakorlatot követjük, hogy koncentráltan vásároljuk a vasúti szolgáltatásokat* – magyarázza Bor József, kiegészítve ezt azzal, hogy az anyavállalat mellett a MÁV Cargo-csoportot is stratégiai partnernek tekintik. Megbízásaik egyharmadát ma már tenderen, meghívásos versenytárgyaláson nyerik el. Mindkét ügyvezető kétlaki életet él,

hiszen a tendertárgyalásokat ők vezetik, így hol Bécsben, hol pedig Budapesten, újabb viszont egyre gyakrabban Zágrábban találkoznak. A zágrábi Raabersped decemberben ünnepli első születésnapját, *Bor József és Potvorszki Zoltán* elégedett az ottani ügyvezetők és kollégák munkájával. Ők ketten különösen fontosnak tartják a személyes kapcsolattartást, de munkatársaiknak teljes önállóságot biztosítanak – mind az öt cégnél.

– Egy magasabb árbevételi szintet és forgalmat megtartani, stabilizálni jóval nehezebb, mint évről évre növelni – mondja Potvorszki Zoltán. – Ebben az évben megközelítjük a 30 milliárd forintos árbevételt és a 6 millió tonnás forgalmat, ami kiemelkedő teljesítmény, de mi már a jövő évi megbízásokra koncentrálnunk. A konzern európai hálózatának és az RCA piaci súlyának nagyon sokat köszönhetünk, úgy érzem, éltünk ezzel a lehetőséggel, és a jövőben is élni fogunk vele.

A Raabersped kulcsfigurái Potvorszki Zoltán és Bor József. Kinevezésükkor két dudás effektusról beszéltek az ellenzők. Hozzájárul ehhez a Magyarországon ritka, de Ausztriában elfogadott két ügyvezető rendszer. A Bor–Potvorszki páros nem előzmény nélküli, hiszen Potvorszki Zoltán évekig dolgozott együtt a közelmúltban nyugdíjba vonult Péchy Lászlóval. Bor József az idősebb, az ő higgadt kapcsolatteremtő képessége és több évtizedes vasúti tapasztalata az együttműködés alappillére. Potvorszki Zoltán az elmúlt évek alatt tekintélyes és elismert szállítmányozási topmenedzserre vált, akiről úgy tartják, hogy Berényi János méltó utóda, és a szakma vezető személyiségei természetesnek tekintik, hogy ő veszi át Péchy László helyét és munkáját a szállítmányozó szövetség elnökségében.

A Bécs–Budapest–Zágráb útvonal újabb állomással bővült. A Raabersped ugyanis fióktelepet, raktárközpontot



raabersped



Bor József

létesített Győrben, miután október 1-jével átvette a Lionsped állóeszköz- és személyi állományát, megbízásaival együtt. Az 1300 négyzetméteres raktár átvétele jelenti az első ütemet, amit Seprenyi Imre vezetésével üzemeltet a cég, de a Raabersped terveiben egy 4000–5000 négyzetméteres logisztikai központ szerepel. A klasszikus vasúti szállítmányozás ezekben a hetekben a raktárlogisztikával és közúti fuvarozással bővül. A teljes vasúti logisztikai központ átadása 2007 végén várható. A győri beruházás a nyugat-magyarországi igények kielégítésére koncentrál, de már elkezdődött a kelet-magyarországi objektum előkészítése is. Ennek 2008 végén, 2009 elején lesz az átadása.

A jövőre jubiláló Raabersped életében már ebben az évben új fejezet kezdődött. Dinamikus fejlődésük elismerésre méltó és megnyugtató, hogy egy európai hálózat tagjaként mindez magyar szállítmányozók és szakemberek részvételével történik.



Potvorszki Zoltán

A HungaroRail

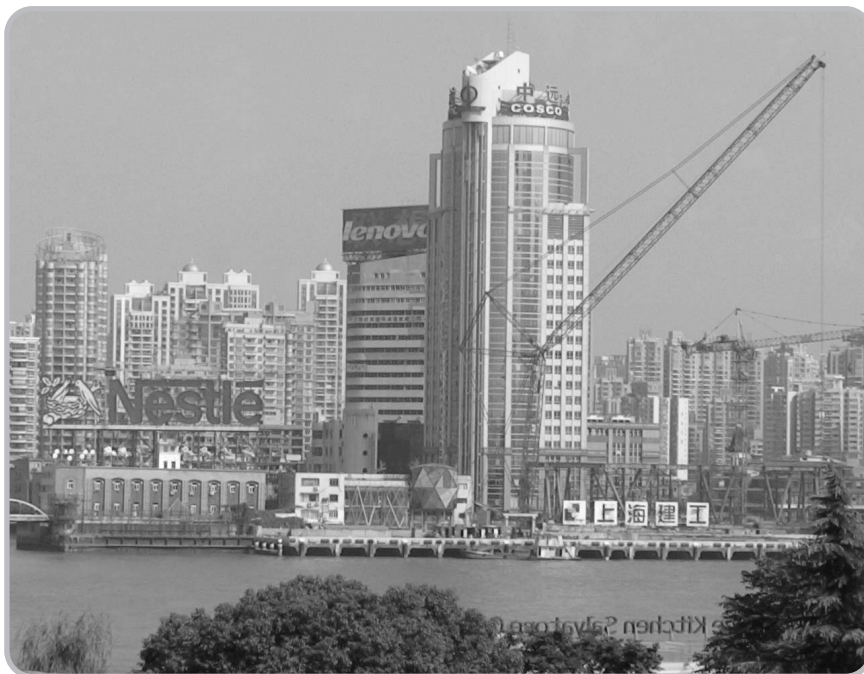
Klasszikus közép-európai társaság a HungaroRail. Őt vasút közös szállítmányozási érdekeltsége, amely ma már regionális céggént működik. Az alapító osztrák, olasz, lengyel vasút és a GySEV mellé felsorakozott – mint tulajdonos – a MÁVTRANSSPED Kft.-n keresztül a MÁV Cargo Group is. A magyar vasút 32 százalékos tulajdonrésze jelentős részvételt biztosít számukra. A budapesti központú, Jeney Zsuzsanna és Potvorszki Zoltán vezette társaság idei árbevételi terve 2 milliárd forint. Az első kilenc hónap eredményeinek ismeretében a tervteljesítés biztosított. A HungaroRail alapvető feladata – a tulajdonos vasúti társaságok adottságainak felhasználásával – irányvonatok képzése, értékesítése és működtetése.

A szállítmányozók válasza a nemzetközi biztonsági intézkedésekre

FIATA-kongresszus Sanghajban

A FIATA, a Szállítmányozó Szövetségek Nemzetközi Szövetsége új munkabizottságot állított fel a biztonsági ügyek kezelésére. A szervezet ezt a szeptember végén Sanghajban rendezett éves kongresszusán jelentette be. A rendezvényen 86 ország 1100 küldöttje vett részt.

Marco A. Sangaletti, a svájci központú szövetség vezetője a következőket mondta: „A biztonsági intézkedések növekvő hatásainak ügye kulcsfontosságú téma volt a sanghaji kongresszuson. Sok küldött fejezte ki a munkabizottság életre hívásának szükségességét”. A Biztonsági Ügyek (Security



國際商報

International Business Daily

FIATA 上海年会暨中国货代物流百强专刊

FIATA 2006 & TOP100 CHINESE FREIGHT LOGISTICS SUPPLEMENT

中华人民共和国商务部主管 Published by the Ministry of Commerce, P. R. China



FIATA2006 年会在上海召开

高虎城致辞, 称年会将促进国内外货代企业的合作与发展



▲上海市副市长和商务部高虎城副部长出席开幕式并分别代表上海市人民政府和商务部致辞。



本报讯 记者张红梅 李琳报道 由国际货运代理协会联合会 (FIATA) 主办, 中国国际贸易促进会支持, 商务部和上海市人民政府作为支持单位的国际货运代理协会联合会 2006 年年会暨中国货代物流百强专刊于 9 月 18 日下午在上海国际会议中心隆重开幕。上海市副市长高虎城出席了开幕式并代表上海市人民政府和商务部致辞。出席开幕式的还有国际货运代理协会联合会主席莫德琳·斯那先生和来自世界各地的国际货运代理企业的 1100 多名代表。

高虎城说, 近年来, 中国社会和经济的快速发展, 促进了国际货运代理业的快速增长, 经济结构调整和增长方式转变初见成效, 对外开放程度进一步提高, 国际经济取得较快发展。2005 年国内生产总值比上年增长 10.2%, 2006 年上半年增速达到了 10.9%。经济的快速增长促进了对外贸易的不断扩大, 快速发展的中国对外贸易为国际货运代理业提供了广阔的发展空间。中国政府高度重视国际货运代理业的健康发展, 国际货运代理协会联合会年会在上海召开, 不仅使我们能结识更多朋友, 也为国内外货代企业搭建了相互交流、开展合作的平台。我相信, 此次年会将进一步拓宽合作领域, 获得更多的商机。



▲在 FIATA 年会开幕式上, 国际货运代理协会向 TT CLUB 向全球四个地区的货运代理年度青年大奖获得者颁发证书。我国中远国际货运有限公司林益松获得了亚太区大奖。



个, 参会人员 158 名。本届年会参会人员数量创历史新高, 体现出我国货运代理市场和物流产业发展对各国企业的吸引力。

本届年会将以货运代理行业的产业发展, 区域合作和市场开拓为主线, 就多式联运、空运、信息技术应用、危险货物运输、海关事务和职业培训等议题展开广泛讨论。另据年会的统计, 已有美国、欧洲、澳大利亚等国家和地区的 100 多家企业签署了在上海寻找合作伙伴的意向。上海对外经济贸易委员会已将相关信息归集整理后通报各区县政府、物流园区和物流企业, 并将组织他们在年会期间与参会企业进行交流、洽谈。

成立于 1926 年的 FIATA 是全球物流行业最大的非政府和非营利性国际组织, 现拥有 97 个国家级会员和 4790 多个个体会员, 具有广泛的国际影响。在我国现代物流业发展过程中, 国际货运代理行业已全面对外开放, 2006 年 FIATA 年会在上海的举办将进一步提升上海经济社会全面发展的良好形象, 推动上海国际航运中心的建设, 促进我国国际货运代理行业与世界各国物流企业之间的合作与发展。



2006年9月19日

星期二

共16版

主编: 张经纬
副主编: 王勇
社长: 苏斌、高国梁、高望兰
副总: 陈晶晶、陈光
副刊: 陈琦、李勇、陈博
陈林、少卿
电话: 010-67891197

Editor-in-Chief: Zhang Yuhai
Deputy Editor-in-Chief: Wang Liang
Reporters: Grant Li, Luan Guozhen
Gao Yalin, Lu Hang
Chen Jingjing, Chen Guang
Designers: Tingting, Li Xin
Chen Zeng, Wei Ming
Shao Feng
Tel: 010-67891197





Issues) Munkabizottság elnöki tisztségét a FIATA egyik senior alelnöke, a belga Jean-Claude Delen fogja ellátni.

Az idei volt az első, Kínában megrendezett FIATA-kongresszus, amely egyben a szövetség 80. éves jubileumának megünneplésére is alkalmat adott. Az esemény nyitó- és záróünnepségén a pekingi központi kormányzat, illetve a sanghaji helyi hatóságok magas rangú képviselői is részt vettek. A szekciók, munkabizottságok és regionális bizottságok ülésén – amelyeken nemzetközi és helyi szakemberek tartottak előadásokat – szép számmal vettek részt a szállítmányozó szakma képviselői.

A küldöttek hét új nemzeti szövetség jelentkezését hagyták jóvá, így a FIATA teljes jogú tagjainak száma 97-re nőtt. Továbbá a FIATA elnöksége bejelentette, hogy a kanadai William M. Gottlieb, a szövetség senior alelnökét jelöli a FIATA következő elnöke címre. A jelölt megválasztásáról a FIATA 2007. évi, Dubaiban megrendezésre kerülő kongresszusa dönt.

A 2008. évi FIATA-kongresszus helyszíne Vancouver (Kanada) lesz, 2009-ben pedig – amint azt Sanghajban bejelentették – Genf látja vendégül a szállítmányozók világkongresszusát.



Újabb beruházások, bővülő szolgáltatások a Gebrüder Weiss-nál

Új, 5500 m²-es átrakóraktár építését kezdi meg a Gebrüder Weiss Szállítmányozási és Logisztikai Kft. Dél-Pest határában, Dunaharaszttiban. Az osztrák Gebrüder Weiss konszern magyarországi leányvállalata ezzel folytatja idei dinamikus beruházási politikáját: logisztikai raktárterületét idén már 4000 m²-rel bővítette, összterülete jelenleg eléri 14 500 m²-t. A beruházás összes költsége meghaladja az 1,2 milliárd forintot.



A cég ugyanakkor új desztinációkkal bővítette export gyűjtőforgalmát: a korábban naponta induló szlovák, cseh, szlovén, osztrák, lengyel és németországi forgalom mellett idén ősztől Szerbiába, Horvátországba, Boszniába, Macedóniába és Bulgáriába is naponta indít kamionokat. Ezzel a gyűjtőhálózat a kft. a magyar piacon egyedülállóan gyakori lehetőséget kínál ügyfeleinek árujuk gyors és biztonságos célba juttatására. A múlt év hasonló időszakához képest 60 százalékkal több exportküldeményt továbbítottak.

Ugyancsak a 2006-os év újdonsága, hogy a Gebrüder Weiss magyar vállalata a küldeményeket vonalkód- és szkennelő rendszer segítségével, csomagonként azonosítja. A küldemények

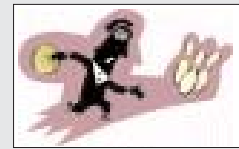
útja ezáltal a feladástól a címzetthez történő kiszállításig nyomon követhető.

A cég az értékesítés utáni logisztikai feladatok tekintetében testre szabott szolgáltatásokat nyújt ügyfeleinek, különös tekintettel a Magyarországról a közép-kelet-európai piacokra irányuló áruelosztásban.

A 2005-ben nettó 789,3 millió eurós forgalmat realizált Gebrüder Weiss konszern értékesítésének növekedésében Ausztria mellett fokozódó szerep jutott a közép- és kelet-európai országoknak. Ausztria legnagyobb, magántulajdonban lévő szállítványozási és logisztikai konszernje 1990-ben alapította meg magyarországi leányvállalatát. A 2005-ig Hungaroweiss néven jegyzett vállalat 2002-ben létesítette korszerűen felszerelt logisztikai terminálját Dunaharaszttiban. Ezt követően indultak a rendszeres délkelet-európai gyűjtőforgalmi járatok. Ezen a területen a Gebrüder Weiss Szállítványozási és Logisztikai Kft. piacvezető pozíciót vívott ki magának Magyarországon. A kft. jelenleg több mint 150 szakembert foglalkoztat.



NAVIGÁTOR BOWLING KUPA



A Magyar Közlekedési Kiadó támogatásával, a Mobil Sport Kft. 2006. november 20–22. 17.00 és 23.00 között megrendezi, már hagyományosnak számító XII. Navigátor Kupa amatőr egyéni és csapat bowling versenyt.

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

Selejtezők: – november 20-án a teherfuvarozók és speditőrök részére
– november 21-én vízi-, légi-, személyfuvarozók részére

Döntő: november 22-én az egyes versenynapok I–VI. helyezett egyéni versenyzői, és csapatai részére.

Fődíj: Féloldalas ingyenes hirdetési lehetőség a Navigátor újságban.

Nevezési határidő: 2006. november 15.

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

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

A VERSENY TÁMOGATÓI



NAVIGÁTOR

hummel



Megújuló telephely, hosszú távú együttműködés

Új Masped-csarnok Csepelen



Cseh Ottó

A Masped Logisztika Kft. jelenleg összesen 33 ezer négyzetméteres raktárkapacitással rendelkezik a főváros északi és déli részén elhelyezkedő termináljain, amelyeken teljes körű logisztikai, raktározási és vámügynöki szolgáltatásokat kínál. Minden helyszínen üzemeltet vám- és áfaraktárt, a múlt év novemberétől a Masped Port Logisztika Központban ezen kívül jövedékiadó-raktárt is alkohol- és dohánytermékek tárolására. Szivarokhoz különleges követelményeknek megfelelő raktárt biztosít. Egy több száz millió forintos beruházás keretében legutóbb itt épített egy több mint hatezer négyzetméteres, 12 méter magas csarnokot, amelyet ötéves szerződés keretében a Miramare Kft.-nek ad bérbe.

A Masped Logisztika Kft. 2005. január elsején vette át a Masped Port Logisztika Központ üzemeltetését a Mahart Szabadkikötő területén, ahol 16 ezer négyzetméter hasznos raktárterülettel rendelkezett egy hosszú épületben – tájékoztatta lapunkat Cseh Ottó, a Masped Logisztika Kft. ügyvezető igazgatója. Az új létesítmény a tervezett november elseji átadás után teljes egészében a Miramare Nemzetközi Szállítmányozási Kft. dedikált bérleménye, amely már régi ügyfelük, hiszen a korábbi épületben is bérelt 4600 négyzetmétert.

A társaság a Tomaso Prioglio Trieste olasz vállalatcsoport tagjaként 1990-ben azzal a feladattal jött létre, hogy kiszolgálja a rohamosan növekvő olasz-magyar kereskedelmi forgalmat. Ma már a kelet-nyugati tengely fuvarozása adja a főprofil, Záhonyban például átrakó kirendeltséget üzemeltetnek. Ugyanakkor nagy reményeket fűznek a hazai disztribúciós lehetőségek bővüléséhez is, amelyekkel a korábban aktív vámügynöki tevékenységüket váltották ki.

Incze Gábor, a Miramare ügyvezető igazgatója lapunknak elmondta: Csepelen eredetileg a Mahart több mint ötven éve épült, többszintes, liftes, volt zsákosgabona-raktárát bérelték, majd amikor ez kevésnek bizonyult, átköltöztek a Maspedhez. Ez nem teljes mértékben sikerült; továbbra is fenn kellett tartaniuk 3100 négyzetmétert a Mahartnál, így a cég egy jó darabig egymástól ugyan csak pár száz méterre, de két telephelyen tevékenykedett. A Masped szabad területén a Miramare saját igényeire szabott, korszerű magasraktárral azonban egyszerűsödik számukra a különböző folyamatok kezelése, és gyorsabb kiszolgáltatást biztosíthatnak. A Masped Port Logisztika Központ multimodalitása (könnyen elérhető autópálya-kapcsolatok, a folyami és vasúti összeköttetés pedig helyben) és különösen a Budapest belüli központi fekvése számukra olyannyira bevált a városszéli bázisokkal szemben, hogy a tervek szerint a budapesti irodákat hamarosan teljes mértékben áteszik ide a Bécsi útról.

Ami az irodahelyiségeket illeti, a Masped Logisztika Kft. az elmúlt hetekben újította fel a telephelyen lévő 1200 négyzetméteres, eddig kihasználatlan irodaházát, és a szép, új székhelyen a Miramare Kft.-vel együtt, egymás tevékenységét kiegészítve működnek a jövőben.

V. V.

Lendületesen növekszik a Liegl & Dachser

Minőségfejlesztés és regionális raktárak



Bognár Zsolt

A tavalyi építkezés után ez év elején adta át nyolcezer négyzetméteres (16 ezer EUR-palettát befogadó) növényvédőszer- és festékraktárát a Liegl & Dachser Kft. Pilisvörösváron. A folyamatos bővülés e harmadik szakaszával – a telephely adottságait maximálisan kihasználva – mára összesen csaknem húszszer négyzetméter kapacitással rendelkezik a mintegy kétszáz főt foglalkoztató osztrák-német vegyesvállalat. Az új létesítmény különlegessége, hogy ez az első Magyarországon, amely a vegyi anyagok biztonsági előírásait rögzítő SEVESO II. szabályozásai szerint épült meg – tudtuk meg Bognár Zsolt igazgatóhelyettestől.

Az új raktárt a honi és európai szabvány mellett egy vegyipar-gyártó megbízójuk, valamint a Német Biztosítók Szövetsége igényei és szigorú biztonsági követelményei szerint, azokat összehangolva alakították ki, az egyes részletekben mindig a legerősebb előírásnak megfelelően. Nemcsak egy adott üzletre tervezték a csarnokot, hanem hogy távlatokban gondolkodva, újabb piacok felkutatásával további ügyfeleket legyenek képesek kiszolgálni. A másfél milliárdos beruházás során háromszáz millió forintot költöttek ki a biztonságtechnikára.

A szállítványozó cég 1999-ben alakult fele részben Engelbert Liegl osztrák magánszemély és fele részben egy korábbi ügyfél, a tizenötezer fős német Dachser GmbH tulajdonosi háttérrel, az európai uniós csatlakozásra való felkészülés jegyében, válaszul a várható kihívásokra.

A Liegl & Dachser Kft. hagyományos logisztikai tevékenységet végez raktáraiban: csak kereskedelmi kiszervezésű árut tárol, azokat nem csomagolja át, nem dolgozza fel semmilyen módon. A vezetés a teljes körű logisztikai szolgáltatás és árcsökkenés helyett a szakosodás és a minőségi szolgáltatás mellett teszi le a voksát, abban látják jövőt; okulva saját tapasztalataikból – egyes megbízók el- és visszavándorlásából és az osztrákok hasonló várakozásainak kudarcából – nem feltétlenül Magyarország fordítókör szerepére számítanak. „Sok minden múlik majd Románia és Bulgária jövő januári uniós belépésén, és nem kizárt, hogy mi magunk is terjeszkedünk kelet felé. A minőség záloga az egészséges növekedés” – tette hozzá Bognár Zsolt.

A négy profilpilléren álló társaság az említett logisztikai üzletág mellett erős a nemzetközi és belföldi gyűjtőforgalom szervezésében. Ebben – a Dachser tulajdonosi és szakmai háttérrel – a hazai piac kifejezetten meghatározó szereplőjévé nőtte ki magát egy olyan környezetben, ahol a gyűjtőszállítványozó szakma a csatlakozást megelőzően éppen leértékelődött a bonyodalmas és hosszadalmas vámkezelések miatt. Ma már gyors, negyvennyolc, illetve hetvenkét órán belüli kiszállítást tesz lehetővé a korszerű gyűjtőtechnológiájuk: száznegyven csereszkekrényes járműparkkal, export irányban közvetlen gyűjtőjáratok beindítá-



Engelbert Liegl,
az ügyvezető igazgató

sával, továbbá az online rendszerű árukövető hálózatukkal tették versenyképessé magukat az elmúlt években.

A társaság tevékenységi körét harmadik profilként jól kiegészíti a szintén jelentős közúti áru fuvarozás. Ezenkívül tavaly nyitottak irodát a Ferihegyi repülőtér szomszédságában lévő Airport Business Parkban a légi és tengeren túli szállítmányozási feladatok ellátására, ami a remények szerint szintén eredményesen működik a Dachser-világhálózat részeként. Így összességében – mind a gyűjtőszállítmányozó alaptevékenységgel, mind a rá épülő üzletágakkal – folyamatos bővülést céloz a cégvezetés: a múlt évi 6,2 milliárd forintos árbevétel után idén 7,5-8 milliárd forintos forgalom várható. A kft. üzleti tervében a húszszázalékos növekedési ütemet a későbbiekben is tartani szeretnék. A költségérzékeny hazai viszonyok közepette is a 600 milliárd forintos forgalmat bonyolító Dachser-anyacég önköltséget optimalizáló és azt folyamatos ellenőrzés alatt tartó stratégiáját követik a hazai cég gazdálkodásában is.



A Liegl-csoport vállalkozásai közül továbbra is sikeresen tevékenykedik Magyarországon az 1990-ben alapított fuvarozó vállalkozás, a Liegl Transzport Kft., míg a korábbi vámbonyolító cégtől megváltak a tulajdonosok. A Liegl & Dachser Kft. a pilisvörösvári székhely mellett még négy magyar vidéki városban (Tiszaújvárosban, Kecskeméten, Pécsen és Zalaegerszegen) működtet telephelyet, valamint négy, raktárral felszerelt kirendeltséget Szlovákiában is. Ezek továbbfejlesztése – esetleg raktárépítéssel logisztikai irányban – kiemelt célkitűzés, hiszen regionális raktárakkal, helybe települve lehet a leghatékonyabban kapcsolatba kerülni a piacokkal. A román és bolgár piacokra már épül a rendszeres gyűjtőszállítmányozó vonaluk, és a jelenlegi infrastrukturális és egyéb gazdasági hátrányai, a sokféle kockázat ellenére sok fantáziát látnak az ukrán irányban is. **Varga Violetta**

Kedvezményes előfizetési akció

MAGYAR KÖZLEKEDÉS:

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

NAVIGÁTOR:

- exkluzív gazdasági magazin
szállítmányozóknak,
fuvarozóknak
és logisztikai
menedzsereknek

Megrendelhető:

Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

1134 Budapest, Klapka u. 6.

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

Lapterjesztő:

Kovács Eszter

M E G R E N D E L É S

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

Több példány megrendelése esetén 20% kedvezmény.

A megrendelő neve:

Cím:

Ügyintéző: Telefon: Fax:

Példányszám:

A megrendelés elküldhető levélben, illetve faxon is.

.....
aláírás
P. H.



Ötvös Nándor:

Interjú Wáberer Györggyel

Elegáns hotel elegáns kávézójában elegánsan vártam hétfő este Wáberer Györgyöt, a Waberer's Holding Zrt. főtulajdonosát. Olyan sok mindenről szól a pesti pletyka, a Révész Csoport felvásárlása, az ex-hungarocamionos telephely, a Nagykőrösi út eladása, aktuális a GVH döntése a Multicont-részvényvásárlás ügyében is. Aztán ott van a hogyan tovább, Szabadkikötő kérdése, az MKFE jövője. Kikészítettem az asztalra a harapófogót és minden szükséges szerszámot, hiszen bármilyen konkrétumot kihúzni Wáberer úrból – kemény dió. Sejtettem, hogy nem lesz könnyű dolgom. Mint utóbb kiderült – nem volt.

– Wáberer úr! Az a hír járja szakmai körökben, hogy megállapodtál Révész Bálinttal, a Révész Csoport tulajdonosával és megvásároltad a szárazplátós fuvarozási üzletágát, ahogy mondani szokás: tokkal-vonóval. Mennyi volt a vételár és mennyibe fog kerülni?

– Révész Bálinttal hosszú évek óta, hagyományosan jó kapcsolatot ápolunk. Kölcsönösen tiszteljük egymás szakmai tudását, teljesítményét. Bár a közúti áru fuvarozás piacán konkurensek voltunk, alapvetően mégis üzletemberek vagyunk. Nekünk megérte megvásárolni, Révész Bálintnak meg-



Révész Bálint

érte eladni a ponyvás üzletágat. Megállapodtunk.

– Mi indokolta, hogy több mint öt-száz kamiont vásárolj?

– A Waberer's-csoport közúti fuvarkapacitásának csaknem negyven százalékat az országhatáron kívül, az európai uniós piacon értékesíti. Ezek a kamionok csupán évente néhány alkalommal érkeznek Magyarországra, a többi európai tagállam fuvarpiacán tevékenykednek. Ezen a piacon csak nagy volumenű járműparkkal lehet piacot bővíteni. Fut a szekér. Évek óta mondom, azt szeretném, hogy a magyarok legyenek Európa fuvarozói. Emellett nemcsak ötszáz kamiont vásároltunk, hanem egy teljes, jól felépített, jól szervezett üzletágat.

– A felvásárlások, fejlesztések irdatlan pénzt emésztene fel. Ezért adtad el a Nagykőrösi úti telepet?



Wáberer György

– Még nem adtam el, de valóban tárgyalni fogok az értékesítéséről, azaz a szándékkal, hogy visszabérelm. Azt gondolom, hogy a tizenöt éven túli megtérülés az ingatlanpiacon lassan elfogadottá válik. A forrásokról pedig annyit, hogy idén csoportszinten 96 milliárd forint forgalmat és 5 milliárd forint körüli eredményt tervezünk.

– A Gazdasági Versenyhivatal lassan állást foglal, engedélyezi-e a Multicont felvásárlását. (Azóta megszületett a döntés, ami a 9. oldalon olvasható – a szerk.) Mik a tervek? Mi lesz a Szabadkikötő sorsa?

– A Multicont egy remekül működő, konténeres szállítmányozásra szakosodott vállalat. Önállóságuk töretlen, drukkolok nekik, hogy minél eredményesebbek legyenek. A Csepeli Szabadkikötő esetében a konténerterminált mi magunk fogjuk üzemeltetni, a kikötő üzemeltetésén és az ingatlanfejlesztéseken fele-fele arányban osztozunk a Nagy György vezette Erdértel. Az egész projectre úgy tekintünk, mint egy második BILK-re.

– A BILK-be sem engedték be bárkit a piaci szereplők közül.

– Ez nem így van. Akivel megállapodásra tudtunk jutni, az ott van a BILK-ben.

Ekkor megérkezett Révész Bálint a vacsorára, így az interjú félbeszakadt. Ezek szerint a folytatás következik.

WABERER'S-CSOPORT

(konszolidált és auditált adatok, milliárd Ft)

	2004	2005
Árbevétel	60,46	60,85
Üzemi eredmény	3,31	2,64
Adózott eredmény	2,87	1,33
Saját tőke	21,42	25,26
Hosszú lejáratú hitel	20,43	24,82

Forrás: cégközlés

RÉVÉSZ-CSOPORT

(millió Ft)

	2003	2004
Árbevétel	6102,13	7033,55
Üzemi eredmény	501,75	17,49
Adózott eredmény	422,59	136,94
Saját tőke	1458,55	1547,91
Hosszú lej. hitel	0	521,12

Forrás: cégbíróság

www.integratorforum.hu



A FŐTÁMOGATÓ



Kozák Tamás



Franz Böni

SZÁLLÍTÁS

VASÚT • CARGO KONFERENCIA ÉS SZAKKÖR 2006. november 9-10. Hotel Corinthia

TÉMAKÖR

Közlekedéspolitika,
Új kormány, új rendszerek
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 Minisztérium államtitkára,
Kozák Tamás, a MÁV Cargo igazgatója,
Kovács Imre, a MÁV Cargo Zrt. ügyvezető igazgatója,
dr. Berényi János, az UIRR alelnöke,
Kemenesi Zoltán, a BILK Konferencia elnöke,
Kiss Gyula, a MÁV Kombiterületi 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?
Magyarországon és az unióban
MÁV Cargo Group
Piaci helyzetkép
Logisztika, vám

TALÁLKOZÓ 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

REGISZTRÁCIÓS INFORMÁCIÓ:

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 PwC

intercontainer

raabersped



MAGYAR
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS
LOGISZTIKAI
SZOLGÁLTATÓK
SZÖVETSÉGE



MICHELIN

A haladás szolgálatában

Kalmar

Ötéves az Eg-Log

Nagy tervekkel indultak egy kisvárosból

Az öt esztendővel ezelőtt magyar magánszemélyek által alapított speditőr cég, az Eger-Logisztika (Eg-Log) 2001 Kft. az első év mintegy 130 millió forintos forgalmát mostanra egymilliárdosra tudta növelni, éppen egy olyan időszakban, amikor a szállítványozási szakmában egyre több piaci szereplő jelent meg, a korábbinál is erősebb versenyt teremtve. Ebben a környezetben már a talpon maradás is szép eredménynek számít, az Eg-Log azonban folyamatosan fejlődni tudott: az ország több gazdasági „csomópontjában” saját irodákat nyitott, megtelepedett a román piacon, fuvarozó céget vásárolt és flottát bővít. Az eredmények mögött álló munkáról Légrádi Zoltánt, a cég egyik alapítóját, egyben ügyvezető igazgatóját kérdeztük.

– A piacgazdaságban éppen az a szép, hogy aki jobbat tud nyújtani, az képes lehet a sor végéről előre állni. Igaz, ez egy olyan országban, ahol a hazai tulajdonú vállalatok többségét tökeszegénység jellemzi, azért nem könnyű mutatvány. Az Eg-Lognak sikerült?

– Ha nem is a sor elejére, de mindenesetre az élbolyba furakodtunk az elmúlt fél évtized alatt a hazai szállítványozási piacon. Számokkal leírva: míg a forgalmunk az első évben 130 millió forint volt, addig mára ez 1 milliárdra bővült.

– Egy speditőr cég számára talán mellékes tényező lehet a működés helye, a valóságban azért a legnagyobbak Budapest vagy annak körzetében dolgoznak, az Eg-Log azonban Egerből indult. Hogyan tudták „befogni” a piacot a kétségtelenül gyönyörű, de

nem éppen a fő áruáramlási útvonalak kereszteződésében lévő hevesi megyeközpontból?

– Szerencsére Eger és a tágabb régió elég megbízót tudott adni a stabil induláshoz, de kétségtelen, hogy egy ekkora térség önmagában nem biztosította volna a folyamatos fejlődést. Szállítványozóként természetesen egy irodából is lefedhető mind az öt kontinenst, de ennek nyilván nincs realitása. A kezdeti stratégiánknak megfelelően igyekeztünk a teljes hazai piacra kiterjeszteni a tevékenységünket, és nem csupán „virtuálisan”. Saját irodákkal megtelepedtünk az egyik magyarországi ipari fellegvárában, Székesfehérváron, majd Budapesten is. A cég életében jelentős lépés volt, hogy tavaly megvásároltuk a gyöngyösi központú, saját telephellyel rendelkező fuvarozó céget, a Kart-ex Kft.-t. Ennél a pontnál



sem álltunk meg: az egyre jelentősebb forgalmakat adó román piac lehetőségeit felmérve céget alapítottunk e szomszédos országban és megnyitottunk marosvásárhelyi irodánkat, de képviselőt nyitottunk Németországban is, Mannheim mellett.

Ezeket a lépéseket – még akkor is, ha egy fiatal cég esetében talán vakmerőnek tűnnek – feltétlenül szükségesnek láttuk, egyrészt a jelentős igények, másrészt pedig a jövőnk szempontjából. Stratégiánk helyességét a piac visszaigazolta, folyamatosan bővíteni tudtuk és tudjuk az ügyfélkörünket, amiben azt hiszem az is szerepet játszik, hogy a bővülés ellenére optimális méretű és maximálisan ügyfélközpontú csapatot hoztunk létre. Meglátásunk szerint az emberi oldal a szállítványozási, fuvarozási szakmában ma éppen olyan fontos, mint a jól kialakított menedzsment vagy éppen egy tökéletes üzleti stratégia.

– Milyen tevékenységekkel kezdtek, és miben adnak ma többet, mint öt esztendővel ezelőtt?

– Az Eg-Log teljes körű szállítványozással foglalkozik, vagyis ezen a





területen jóformán mindenben a megbízók rendelkezésére állunk. Amiben többek vagyunk most, mint az induláskor, az a tapasztalat és a jelentős ügyfélkör, amelyek között autópári beszállítók, kozmetikai ipari, konzervipari, bútorigipari megbízók ugyanúgy megtalálhatók, mint éppen a zöldséggyümölcs üzletben tevékenykedő cégek. Emellett azért másban is fejlődünk: tevékenységeink között szerepel a bérraktározás, valamint a vámügyintézés, INTRASTART adatszolgáltatás nyújtunk, nem utolsósorban pedig ISO 9001:2002-es tanúsítvánnyal rendelkezünk. Természetesen – a Kart-ex Kft. révén – új „elem” még a fuvarozás is.

– *Egy prosperáló szállítványozó cég esetében logikus lépésnek tűnhet egy fuvarozó cég felvásárlása, de talán nem éppen akkor, amikor a fuvarozási szakma meglehetősen nehéz napokat él át. Jó döntés volt?*



– Az eddigi eredmények alapján igen, bár a fuvarozás valóban válságosnak is mondható időket él át, azért bízunk abban, hogy előbb-utóbb véget ér az a kedvezőtlen folyamat, amelyben a fuvarozók – akár az önköltségi ár alá menve – saját magukat, nem mellékesen pedig egymást is ellehetetlenítik. Szerencsére – mivel jelentős mennyiségű külföldi megbízást teljesítünk – ez az „önsorsrontó” üzletpolitika kevésbé érint minket, de tartunk attól, ha nem javul a morál, annak a teljes magyar fuvarozói szakma a kárát látja. Úgy érzem, hogy nyugati mintára itthon is elérhető lenne egy olyan szakmai összefogás, amellyel – még a jelentős kapacitásokkal rendelkező román fuvarozók megjelenése után is – legalább stabilizálhatnánk a fuvardíjak szintjét, de akár növelhetnénk is. Az árverseny természetesen szükségszerű, de ha a minőség rovására megy, az elriaszthatja a folyamatos megbízásokat adó, ugyancsak verseny- és időkényszerben

dolgozó legnagyobb megbízókat is. A Kart-exnél is elsősorban arra törekszünk, hogy ügyfeleink tevékenységének kiszolgálására – követve annak esetleges változásait – hosszú távon tudjunk megoldásokat kínálni. Ez természetesen a mi érdekünk is, hiszen hosszú távú megbízások nélkül ma már sem a szállítványozási, sem pedig a fuvarozási piacon nem lehet hosszú életű egy cég.

– *Az öt esztendő alatt jelentős felfutást tudtak elérni, de az eredmény megtartása legalább annyira embert próbáló feladat. Merre tovább?*

– Természetesen előre, de nem fejetlenül. Az Eg-Logot és a Kart-exet is határozott, de nem túlzott fejlesztésekkel bővítettük. Utóbbi, vagyis fuvarozó cégünknel a jelenleg hét furgonból és tíz 24 tonnás korszerű járműből álló flottát a jövő év végére szeretnénk megduplázni, 2-3 éves időtávlatban pedig egy 45-50 járműből álló flotta létrehozása a cél. Emellett figyelünk arra is, hogy ne csak méretben, hanem minő-



ségben is erősödjünk. Most kezdjük meg a járműpark GPS-szel való ellátását, ami megbízóink számára is lehetővé teszi majd, hogy fuvarjaikat nyomon követhessék.

Az Eg-Log esetében igyekszünk még több, nemzetközi viszonylatban is jelentősnek számító nagyvállalat megbízását is elnyerni. Mintegy 3-4 éves távlatban pedig szeretnénk megvalósítani Heves megyében azt a logisztikai centrumot, amelynek létrehozására már megkezdtük az együttműködést a Heves Megyei Kereskedelmi és Iparkamarával és a Miskolci Egyetemmel. Ez a központ a térség szállítványozói, logisztikai és fuvarozói vállalatainak, és magának a régióknak is jelentős lendületet adna egy sikeres folytatáshoz.



Nemzetközi kikötő-menedzsment és logisztikai konferencia

Nagy fejlesztések előtt a Koperi kikötő

Idén október 18–19-én a szlovéniai Portorozban rendezte meg éves nyílt szakmai konferenciáját a Koperi kikötő (Luka Koper). Az évről évre nagy érdeklődéssel kísért esemény ezúttal a kikötők és városok kapcsolatára, az energialogisztikára, a dél-európai logisztikai kihívásokra, valamint a kikötők környezetvédelmi kérdéseire összpontosított. A konferencián – amelyre lapunk is meghívást kapott – mind a rendező országból, Szlovéniából, mind pedig más európai országokból neves előadókkal találkozhattak a résztvevők. Az előadások sorában több olyan aktuális kérdés is szerepelt, amely közvetlenül érinti a magyar fuvarozási és logisztikai szektort. A hallgatóság soraiban idén is számos hazai szakmabeli cég képviseltette magát.



Robert Časar



A konferencia első napjának délelőtti panelje a kikötők és a mögöttük álló városok, régiók vagy országok közös fejlődési lehetőségeit vizsgálta, az ezzel a szekcióüléssel párhuzamosan megrendezett panel pedig a kikötők és a természetes környezet kapcsolatára, a környezetvédelmi intézkedések témakörére épült, de mindezt egy általánostól eltérő aspektusból nézve. Itt elsősorban azokat a lehetőségeket mutatták be a felsőoktatásból, a kikötői hatóságoktól, a környezetvédelmi technológiákat fejlesztő cégektől és a kikötő-üzemeltető vállalatoktól érkező szakemberek, amelyek nem csupán környezetvédelmi célokat szolgálhatnak, hanem egyszerre termelő, értékteremtő centrumok is lehetnek. Ez pedig azzal az előnnyel járhat, hogy a környezetvédelmi beruházásokhoz – a későbbi profit által érdekeltté vált gazdasági szereplők – részben vagy egészben biztosítani fogják a szükséges vagy adott esetben hiányzó pénzügyi forrást.

Az esemény témakörök szerinti szétválása előtt a konferencia házigazdája, Robert Časar, a Koperi kikötő igazgatóságának elnöke és Andrej Lovšin, a konferencia fősponzora, az Intereuropa igazgatótanácsának elnöke köszöntötte a hallgatóságot. Robert Časar beszédében elmondta: harmadik alkalommal rendezték meg a konferenciát, hogy ezzel is erősítsék azt a törekvésüket, amely arra összpontosít, hogy a Koperi kikötő még szorosabbra fűzze kapcsolatát nem csupán saját ügyfeleivel, hanem mindazokkal, akik a régió áruszállítási, logisztikai folyamatainak részesei, hiszen ezen vállalatok vagy intézmények azonos célért, azonos környezetben dolgoznak. „A konferencia, a meghívott előadók – akik szakterületük elismert képviselői – tudást, új és hasznos ismereteket osztanak meg a hallgatókkal, egymással. Új ismeretek nélkül pedig nincs fejlődés” – jegyezte meg Robert Časar. A Koperi kikötő igazgatótanácsának elnöke szerint az

új, jobbító megoldások keresése jellemzi vállalatukat is: a vezérigazgatótól a fizikai munkásokig, vagyis cégük minden munkatársának folyamatos szakmai képzést biztosítanak, hogy ezzel saját maguk és az általuk kiszolgált megbízók versenyképességét is megőrizzék, növeljék. „Ennek a folyamatnak az eredményeit jól tükrözi az, hogy a Koperi kikötő az év első félévében 13 százalékkal tudta növelni áruforgalmát, 28 százalékkal több személygépjármű, 22 százalékkal több konténer és 190 százalékkal több gabonaféle ment át a kikötőn, mint egy évvel korábban. Erőfeszítéseink meghozták a sikert” – fogalmazott Császár, aki elmondta azt is: a Koperi kikötő a múlt évben elnyerte az Európai Minőségirányítási Alapítvány (EFQM) elismerő díját.

A kikötő elnökének beszédét *Janez Božič* rövid köszöntője követte. A szlovén közlekedési miniszter a vízi közlekedést és szállítást érintő globális kihívásokra hívta fel a figyelmet, amelyek szavai szerint nem csupán abban öltenek testet, hogy évről évre új cégek születnek, és az erősebb versenyben egyre felkészültebbnek kell lenni a helytálláshoz, hanem egyéb körülményekre is figyelemmel kell lenni. Ezek között kiemelten fontosak a környezetünk védelmére tett intézkedések, hiszen a természet egyértelmű figyelmeztető jelzéseket ad, ilyen például a tengerek halállományának csökkenése is. Az Európai Unió tagállamainak célja és törekvése az, hogy a világ szállításának gerincét adó vízi közlekedést és szállítást úgy fejlesztesse, hogy közben csökkenti a környezeti terhelést. Ezek a célokat az unió új közlekedéspolitikája is felvállalja és ösztönzi. Ezek közé tartozik az áruáramlás egy jelentős hányadának vízi utakra, illetve vasútra terelése. Ebben a folyamatban Szlovénia is aktívan részt kíván vállalni, de pontosan látja azt, hogy a közlekedési rendszerek egymásra épülése miatt csak a különféle közlekedési ágak és az azokat kiszolgáló infrastruktúra párhuzamos fejlesztésével érhető el a kívánt célok. Mindezek figyelembevételével jelentős fejlesztéseket kívánnak végrehajtani a Koperi kikötőben, miközben 2012-re a Szlovéniát érintő valamennyi, a fő európai közlekedési folyosó részét képező szakaszt autópályává alakítják. „Egyre fontosabbá válik mind Európa, mind Szlovénia számára a vasúthálózat fejlesztése” – fogalmazott Božič, aki elmondta: az európai források mellett Szlovénia 100 milliárd tolar (mintegy 120 milliárd forint) kíván erre a célra fordítani a következő évek során.

A konferencia második napjának előadásai a dél-európai térség előtt álló logisztikai kihívásokra összpontosítottak. A délelőtti szekció vezető elnöke, a máltai Nemzetközi Hajózási Jogi Intézet munkatársa, *Mitja Grebec* bevezetőjében elmondta: az unió felmérte az észak-adriai régió lehetőségeit és jelentőségét, és többek között mint az északi kikötők alternatívájaként tekint az itt működő kikötőkre, amelyek a rövid távú tengeri szállítási útvonalak esetében is komoly szerephez juthatnak. Mindehhez azonban szükség van arra, hogy az említett kikötők megfelelő kapcsolódással rendelkezzenek valamennyi közlekedési ághoz. Az intermodalitás eléréséhez azonban nem csupán a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és a pán-európai közlekedési folyosókhöz való kapcsolódás elengedhetetlen, de szükséges az is, hogy a kikötőkben a célnak megfelelő intermodális terminálok épüljenek – hívta fel a figyelmet Grebec. A szekció vezető elnöke megemlítette, hogy az unió 2007-től ezeket a célokat is segítő új programot hirdet meg, de a sikerhez szükség van az állami, a vállalati és a tudományos szektor szoros együttműködésére is.

Roberto Ferrazza, az olasz Infrastruktúra Minisztérium európai programok fejlesztéséért és a TEN-T, illetve pán-európai közlekedési folyosókért felelős vezetője hasonló gondolatokat fogalmazott meg beszédében, amelynek témája a



Javítanak az együttműködést

A konferencián részt vett *Tomaž Martin Jamnik*, a Koperi kikötő budapesti képviseletvezetője is, aki lapunknak elmondta: „Magyarország a Koperi kikötő számára stratégiai fontosságú, amit jól mutat az innen érkező vagy oda irányuló áruk mennyisége. Éppen ezért nem akarunk megelégedni azzal, hogy Koper – a jelenlegi állapot szerint – csupán egy kiszolgáló kikötője legyen a magyarországi áruforgalomnak. Ennél sokkal szélesebb körű együttműködésre van lehetőség a két ország érintett vállalatai, elsősorban logisztikai szolgáltatói között. Ilyen kooperációra – a szlovén Adria Kombi és a magyar Hungária Intermodál közötti együttműködés révén – már példa is akad, de célunk az, hogy a két ország termináljai között szorosabb együttműködés jöjjön létre. Ez akár projektkooperációkban, így például tendereken való közös részvételben is megtestesülhet, de számos más előnnyel is járhat a részt vevő felek számára.”

határokon átnyúló közlekedési infrastruktúra fejlesztése volt. Ferrazza arról tájékoztatta a konferencia résztvevőit, hogy idén október 16-án az olaszországi Udinében az V. pán-európai közlekedési folyosó által érintett országok, így Franciaország, Olaszország, Szlovénia, Magyarország és Ukrajna közlekedési tárcainak képviselői szándéknyilatkozatot írtak alá, amelyben vállalják, hogy az említett – Lyon-tól az Ukrán határig tartó – folyosó hiányzó szakaszain koordinált fejlesztéssel dolgoznak majd. „Ez egy rendkívül fontos lépés” – jegyezte meg az olasz minisztérium képviselője, ugyanis megeremti annak lehetőségét, hogy az érintett államok jó eséllyel nyerjenek majd el forrásokat a 2007 januárjában induló új keretprogramból. Roberto Ferrazza előadásában bemutatta a francia–olasz társfinanszírozásban készülő, határokon átnyúló (crossborder) infrastruktúra-fejlesztéseket. Ezek kapcsán elmondta: az új európai TEN-T fejlesztési költségvetésben célzottan szerepelnek e program keretében megvalósítandó crossborder projektek számára elkülönített összegek, azonban ezek elnyeréséhez elengedhetetlen, hogy a szomszédos országok – a fejlesztési célokkal kapcsolatban – politikai konszenzust teremtsenek. **Sz. M.**

British Airways World Cargo

Új légi expressz szolgáltatás indult

Szeptembertől új légi expressz szolgáltatással jelent meg a piacon a British Airways World Cargo (BAWC) – jelentette be a szeptember 26-i budapesti partnertalálkozón Marek Vraný, a cég közép-európai kereskedelmi vezetője és a BAWC magyarországi vezérigazgatója, Nagy Mónika. A Prioritise márkanévű új, időérzékeny szolgáltatásnál nincs súlykorlátozás, és a BAWC 50 százalékos pénzvisszafizetési garanciát vállal a pontos teljesítéstől való eltérés esetén.

„Ugyfeleink széles körének igényeit felmérő, hosszas piackutatás előzte meg az új termék bevezetését” – mondta Marek Vraný, aki röviden bemutatta a Prioritise előkészítésének fázisait. Az új, egyben a korábbi expressz szolgáltatást kiváltó termék bevezetésének záloga a London Heathrow repülőtéren 15 millió angol fontból felépült és idén augusztusban átadott új, Premia nevet viselő raktár, amelyet kizárólag az expressz és speciális küldemények befogadására és kiszolgálására létesítettek. Ennek is köszönhetően a konténeres és palettás áruk esetében a londoni átrakási idő 180, a darabáruk esetében pedig 240 percre csökkent, ami jelentős előrelépés a jelenleg érvényben lévő 12 órás átlagos general cargós átrakási időhöz képest. Mindez garantálja azt, hogy a Prioritise keretében feladott küldemények – elnevezésének megfelelően – valóban előnyt élvezzenek, jegyezte meg a BAWC közép-európai kereskedelmi igazgatója.

Nagy Mónika, a holland Kales magyarországi ügyvezetője áttörésként értékelte az új terméket, elsősorban azért, mert míg korábban a BAWC-nél expressz küldeményként 32 kg darabonkénti korlátozás volt, „mostantól legfeljebb a paletta mérete vagy a repülőgép fizikai paraméterei szabhatnak határt”. Ebben azonban jó feltételeket kínál a BAWC – tette hozzá Nagy Mónika –, mivel a British Airways az áruszállítási céloknak kedvező személyszállító típusokat, így például Boeing 757-eseket és légi konténeres Airbus 320-asokat is közlekedtet Budapest és London között.

A Kales magyarországi ügyvezetője a termék jellemzőit ismertette elmondta: a súlykorlátozás eltörlése mellett további előny, hogy a BAWC a Prioritise esetében – az árukra és okmányokra

egyenként – 90 perces feladási és kiszolgáltatási időt biztosít. A foglalásra – a korábbi gyakorlatnak megfelelően – már a feladás előtt két héttel lehetőség nyílik, de az azonos mennyiségű, rendszeresen és előre kiszámítható időpontokban feladott áruk esetében ennél korábban is lehet foglalni, mindezt akár GF-X-en (Global Freight Exchange) keresztül is. A Prioritise – amely a British Airways teljes hálózatán igénybe vehető – előnyt élvez más BAWC szolgáltatások keretében feladott árukkal szemben, így a korábbinál jóval nagyobb kapacitás nyílik meg az expressz küldemények számára, emellett pedig további előny, hogy ezeket külön

„F” osztályon tudják foglalni – mondta el Nagy Mónika. A Kales magyarországi ügyvezetője szerint a British Airways jelentős nemzetközi hálózatának, kedvező járatsűrűségének és a Prioritise elsőbbségének köszönhetően most a korábbinál gyorsabban érhetik el a célállomásokat az expressz küldemények. A BAWC a Prioritise-t azzal is vonzóbbá kívánja tenni, hogy a pontos teljesítésre 50 százalékos pénzvisszafizetési garanciát vállal, valamint ha bármi nehézség vagy változás merül fel az áru továbbításával kapcsolatban, arról 2 órán belül elektronikus úton értesítik az ügyfelet. A weblapon elérhető online árukövetés mellett ezzel a pluszszolgáltatással még nagyobb biztonsághoz juthatnak az ügyfelek. Amennyiben BAWC nem tudja eljuttatni az expressz küldeményt a vállalt módon – a pénzvisszafizetési garancia mellett –, gondoskodik arról, hogy az áru 24 órán belül vagy a következő járással eljusson az adott célállomásra. Nagy Mónika szerint az új szolgáltatás alighanem azért is egyedülálló, mert igénybevételével lehetőség nyílik a szárazjeges küldemények expressz áruként való szállítására is.

Szabó Márton



Online lett a TimoCom TRUCK & CARGO®!

Az előzetes várakozásoknak megfelelően a Hannoverben (Németország) megrendezett 61. IAA Haszonjármű Kiállítás látogatói ez évben is sok új, kiemelkedő megoldást csodálhattak meg a fuvarozás és szállítmányozás világából. Ezekből ezúttal is kivette a részét a TimoCom Soft- und Hardware GmbH. Idén Európa piacvezető fuvar- és raktérbörzeje egy különleges ajánlattal lepte meg a kiállítás látogatóit, a TimoCom TRUCK & CARGO® fuvar- és raktérbörzeje online változatával.



Alig 10 esztendővel a TimoCom Soft- und Hardware GmbH alapítása után még mindig hihetetlenül gyors növekedést produkál a cég. 42 európai ország több mint 58 000 felhasználója naponta immár 100 000 új fuvar- és raktér-ajánlatot visz fel a rendszerbe – és ez a tendencia egyre csak növekszik. A szeptember 21. és 28. között megrendezett IAA Haszonjármű Kiállításon a TimoCom új mérföldkövet helyezett el a vállalat fejlődésének útján. Hűen a The future is now (A jövő megérkezett) mottójához, a TimoCom bemutatta a kiállítás látogatóinak a nemzetközi fuvarbörze generációk legújabb tagját: a TimoCom TRUCK & CARGO® online-t.

A 11-es csarnokban a TimoCom B06-os standjánál tapasztalt tömeg-

világossá tette: a világ minden tájáról érkezett szállítmányozók és fuvarozók lelkes fogadtatásban részesítik a TimoCom új szoftverét, amellyel még gyorsabban és egyszerűbben tudják optimalisan kihasználni kapacitásukat. A TimoCom TRUCK & CARGO® online változatával immár végérvénye-

sen a múlté a rendelési csúcsok, illetve a kihasználatlan kapacitások előfordulása. Az online változat használói mindenekelőtt két döntő összetevőből, a még gyorsabb és még hatékonyabb feldolgozásból húzhatnak jelentős hasznot.

A feldolgozás még gyorsabb lehet, mivel villámgyorsan képernyőre vihetők az aktuális adatok. Nincs szükség adatátvitelre és az online jelentét következtében mindig a legfrissebb állapotot tükrözik az ajánlatok.

A feldolgozás még hatékonyabb lehet, mivel még nagyobb kényelmet, még több műveletet és még kifinomultabb műszaki megoldásokat kínál a felhasználónak. Például, a legmodernebb IBM technológiába beruházó ügyfelek osztályon felüli, csúcstechnológias platformot kínál a TimoCom. Így összességében a felhasználó minimális munka mellett maximális hasznot húz a programból és játszva diszponálhatja a fuvarokat.

Minden új ügyfél, aki szívesen megismerné a TimoCom TRUCK & CARGO® online változatát, 4 hétig azonnal ingyen, mindenféle kötelezettség nélkül kipróbálhatja a komplett programcsomagot az integrált térkép-programmal a TC eMAP-pal együtt. 4 hét után kedvező, havi 119,90 eurós átalánydíjért korlátlanul használhatja a programot.

A minőség teret nyer: a TimoCom nagy bizalommal tekint a jövőbe. Az online változattal azt a célt tűzte ki a vállalat, hogy kiépíti piaci pozícióit és így közép-, illetve hosszú távon tovább növeli vállalati eredményét.

A programról további információkat olvashat a www.timocom.com honlapon.



Szakmai konferencián hallottuk

A sokat tudó RFID címke

Az RFID (Radio Frequency IDentification) automatikus azonosításhoz és adatközléshez használt technológia, amelynek lényege adatok tárolása és továbbítása RFID címkék és eszközök segítségével. Az RFID címke egy apró tárgy, amely rögzíthető vagy beépíthető az azonosítani kívánt objektumba, amely lehet tárgy, például egy árucikk vagy alkatrész, illetve élőlény, akár ember is. Legutóbb a szeptember 26–27-i, IIR-Hungary által szervezett, *A technológiai fejlesztések és alkalmazások a logisztika szolgálatában* című szakkonferencia második napja szolt a rádiófrekvenciás azonosításról.

Az első előadás a tudomány oldaláról közelített az RFID-technológia témaköréhez: *dr. Nagy Dániel* az ELTE CRYPT kutatócsoport munkáját mutatta be és az RFID-alapú logisztikai rendszerek biztonsági vonatkozásait taglalta az érdeklődőknek.

A biztonság mindig érdekellentét esetén merül fel. Fenyegést támadás követhet, az okozott kár tetemes lehet, az újabb incidensek elkerülésére pedig jelentős költségráfordítással védelmi intézkedéseket kell foganatosítani. A logisztikai területen védett érték nemcsak maga az árukészlet lehet, hanem az azzal kapcsolatos bármilyen információ is. Kár keletkezhet, ha például valami egy adott pillanatban nem ott van, ahol lennie kellene, vagy valaminek megváltozott az állapota, állaga, mennyisége, de akkor is, ha nem tudni, hogy valami egy adott pillanatban éppen hol van, illetve ha valaminek a helyét egy arra illetéktelen személy megtudja. Az azonosítás elleni támadások célja lehet a nemkívánatos, a megakadályozott és a félreazonosítás. Az RFID rendszereket passzív lehallgatással, aktív üzembeiktatással és zavarkeltéssel is meg lehet támadni. Résen kell lenni, mert bárki támadhat: ügyfél, alvállalkozó, szállító (maga a biztonsági rendszer szállítója is!), alkalmazott vagy versenytárs.

A nemkívánatos azonosítás ellen tőrlessel, árnyékolással, zavarással vagy megszólitásra adott válasz beiktatásával lehet védekezni. Ez utóbbi használható a félreazonosítás ellen is, továbbá ott számlálót és órát is alkalmaznak a gyakorlatban. Még csak kutatják viszont az „örsem” technológiát, amely az RFID címkéhez hasonló piciként ötvözi a zavarás és a megszólitás-válasz módszereit.

A biztonsági beruházások előtt tehát fontos elemezni, hogy mit védünk és ki ellen. A védekezés szükséges mértékét az adja, hogy az adott cégnek mennyit ér meg a biztonság. A védelmi intézkedésekben lehet bízni, hiszen szabványos, nyílt, akadémiai környezetben végzik a kutatásokat, nem magánberkekben. A kételkedőknek válaszul az előadó hangsúlyozta: a biztonság (safety) nem azonos a megbízhatósággal (security).

Ezt követően a TEVA Magyarország Rt. szakemberei, *Lakatos Péter* és *Kékesi Péter* tették hozzá gyakorlati tapasztalataikat a témához a gyógyszer-nagykereskedelem sajátosságait figyelembe véve, akik kisfilmjük levetítésével a közelmúltban átadott gödöllői logisztikai központjukkal is büszkélkedtek. Egybehangzóan kiemelték a korszerű, szervezett technológia alkalmazásának jelentőségét: az optimális logisztikai hálózat javítja a kiszolgálási szintet, csökkenti az ellátási lánc költségeit, növeli a nyereséget.

Raktáraikban rádiófrekvenciás (RF) kézi terminálokat és magasemelésű targoncára szerelhető berendezéseket használnak, ezáltal valós idejű készletmozgásokat regisztrálhatnak (a címkeleolvasás kevesebb, mint egy másodpercbe telik), a vonalkód pontos bevitel csökkenti a hibákat, listák nélküli, „papírmentes” kommissiózás folyik, valamint a működés a logisztikai központ egész területén határos. Amellett, hogy az alkalmazott szoftverük garantálja, hogy a legkorábbi lejárátú terméket adják ki előbb, a vonalkód- és az RF technika ötvözetével sikerrel felelnek meg az iparágat szabályozó egyéb OGYI-követelményeknek, különös tekintettel a gyógyszerek esetleges visz-



szahívására. A termékek azonosítására egyelőre még nem kívánják bevezetni az RFID-t: jelenleg még túl drágának és kevésbé megbízhatónak tartják. Ugyanakkor látnak benne lehetőségeket, például a hűtött vagy hűvös szállítmányok esetében az RFID címkék egészen a patikáig biztosíthatnák a nyomkövetést, így a különleges körülmények ellenőrzését.

A szekcióülés végén *Korponai Attila*, a Magyar Logisztikai Egyesület szaktagozatának elnöke fejtette ki az RFID felhasználásának előnyeit és hátrányait, és adott körképet a nemzetközi és főként a hazai alkalmazásról. Egy két évvel ezelőtti végzett felmérés szerint a megkérdezett amerikai és európai vállalatoknak csak 17 százaléka tervezte 2005-re az RFID bevezetését saját területén, míg 2006-ra 36 százalékuk jelezte ugyanezt. Jól érzékelhető, hogy növekszik az érdeklődés, méghozzá elsősorban a kereskedelmi és gyógyszeripari cégek körében. A jóslatok szerint három év múlva a rádiófrekvenciás azonosításra épülő forgalom eléri a hárommilliárd dollárt.

A hazai viszonyokról szólva az előadó megjegyezte: amikor e technológia szóba kerül Magyarországon, rendszerint olyan körítéssel emlegetik, hogy „hú, de jó, végre nem lopnak majd...”. Az viszont világosan látszik, hogy pusztán emiatt nem érdemes belefogni egy jelentős nagyságrendű fejlesztésbe, sokkal inkább szemléletváltás kell hozzá a nagyvállalati szervezeti feltételek biztosítása mellett. Az előadó mindenképpen próbavázlatokat (pilot program) tesztelését javasolta, valamint hangsúlyozta, hogy az RFID rendszerek ott hozhatók létre és működtethetők eredményesen, ahol titkolás nélkül többoldalú együttműködéseket sikerül kialakítani a partnerek között.

Varga Violetta

Az RFID története

Az RFID a II. világháborúban használt radarrendszerek-ből fejlődött ki, amelyet a skót fizikus, Sir Robert Alexander Watson-Watt fedezett fel 1935-ben, amikor a radaron nem lehetett megkülönböztetni a saját vagy ellenséges repülőgépet. A németek észrevették, hogy ha a pilóta himbálja a gépet, a visszavert rádióhullámok megváltoznak. Watson-Watt vezetésével egy titkos projekt keretében a britek kifejlesztették az első aktív saját repülőgép-felismerő rendszert (IFF = Identify Friend or Foe). Egy adót helyeztek el minden brit repülőgépre. Amikor ez jeleket vett a földi radarállomástól, egyedi jeleket kezdett sugározni, amit a földi állomás érzékelt és azonosította a repülőgépet.

A '60-as években fejlesztette ki többek között a Sensormatic az elektronikus termék-felügyeleti rendszert (EAS), elsősorban a bolti lopások megelőzésére. Ezek a tag-ek 1 bitesek voltak, olcsók, mikrohullámú vagy induktív technológiát használtak. Az alkalmazás csak a tag meglétét, illetve hiányát jelezte.

A '70-es években komoly fejlesztések folytak mind Amerikában, mind Európában. Akkoriban elsősorban állatok nyomon követésére készültek alkalmazások. Az első USA-beli RFID szabadalom Mario W. Cardullo nevéhez fűződik, aki 1973-ban védte le az aktív RFID tag-et, amely újraírható memóriával rendelkezett. Ugyanebben az évben kapta meg Charles Walton találmánya, a passzív transzponder a szabadalmat, amivel zárt ajtót lehetett kinyitni, kulcs nélkül. Az USA Los Alamos-i kutatóintézete kifejlesztett egy rendszert a nukleáris eszközök nyomkövetésére, később a szarvasmarhák azonosítására is fejlesztett RFID rendszert.

Idővel a 125 kHz-ről áttértek a 13,56 MHz-es sávra (HF), ami az egész világon szabad frekvenciasáv volt. A nagyobb frekvencia a nagyobb olvasási távolságot és a gyorsabb adatátvitelt is lehetővé tette. Különösen Európában terjedt el a HF rendszerek használata, elsősorban újrafelhasználható konténerek és más vagyontárgyak nyomkövetésére. Manapság a 13,56 MHz-es RFID rendszerek beléptető, díjfizető és smart-card rendszereknél terjedtek el.

A 80-as években jelentős rendszertelepítések folytak: Amerikában a vasúttársaságok a konténerek kezelésére, Európában és elsőként Norvégiában autópálya díjfizetés-re készült rendszer.

A '90-es években még több területen kezdték alkalmazni az RFID technológiát: autó indításgátló, tankolás, siberlet, személyek, illetve járművek beléptetése. A technológia jelenleg drága az értékesített rendszerek kis száma és a nyitott nemzetközi szabványok hiánya miatt.

1999-ben az UHF RFID lendületet kapott, amikor kifejlesztették az olcsó, mikrocsipet is tartalmazó RFID címkét: csak egy sorozatszámot tárolnak a tag-ben, ami így kis memóriával olcsóbb lesz, és a sorozatszám alapján egy internet alapú adatbázisból kereshető ki további információ a termékről. Ezzel lényegében változott meg az RFID szerepe. Korábban egy RFID címke valójában egy mobil adatbázis volt, ezzel viszont hálózati technológiává változott. Az üzleti életben ez jelentős változást hozott: a termék útja a két fél által folyamatosan követhető.

A jóslatok szerint az RFID világméretű elterjedése mostantól várható.



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.

Renault Trucks

Gazdaságosabb és „zöldebb” üzemelés Renault módra

A vízi közlekedés és vízi áruszállítás résztvevői – valóban nem lebecsülendő szerepüket hangoztatva – gyakran idézik a római kori mondást: Navigare necesse est, vagyis hajózni szükséges. Ahogy hajózni, úgy „közutazni”, kamionozni is – ez kétségtelen. Az persze nem mindegy, hogy mekkora anyagi tehervállalással és mennyire környezetkímélő módon. Szerencsére a műszaki fejlesztők – a közutas piaci verseny és a társadalmi nyomás hatására is – mindkét örök célt, vagyis az üzemelési költségek és a környezeti terhelés csökkentését képesek egyszerre szem előtt tartani. Éppen így van ez a Renault Trucksnál is.

A Renault Trucks konstruktőrei és fejlesztői 2005 után – ami a megújult Magnum és Premium Route éve volt – erre az évre is tartogattak meglepetéseket. Az említett két modell különféle típusait új motorokkal vértették fel, amivel a Renault haszongépjárműveket üzemeltetők a korábbinál is hatékonyabban végezhetik a hosszú távú áru fuvarozást. A Renault Trucks távolsági fuvarozásra szabott járművei a legutóbbi fejlesztéseknek köszönhetően, a hajtáslánc átalakításán túl a biztonság és a vezetési komfort szempontjából is többet tudnak.

Újdonságdömping

A változások motorja többek között éppen a motor volt: a Magnumot az új DXi13-mal szerelték fel, amely két új, 460 és 500 lóerős teljesítményszintet kínál (339 és 368 kW), maximális nyomatéka – az 500 lóerős változatnál – pedig 2450 Nm 1050 és 1400 percenkénti fordulattal között.

A Premium Route DXi11 motorjának teljesítményszintjeit 370, 410, illetve 450 lóerőre növelték (270, 295 és 331 kW), nyomatékmaximuma 2140 Nm 1100 és 1300 percenkénti fordulattal között. A motorok teljesítménye a gyártó szerint az elődöknél nagyobb kereskedelmi sebességet – felhasználástól függően akár plusz 4 km/órát – eredményez.

A Renault Trucks a nagyobb erőhöz nagyobb biztonságot is társít. Az Optibrake motorfék a Magnum esetében 332 kW, a Premium Route-nál pe-

dig 275 kW lassítási teljesítményt nyújt, de a Magnum modellekbe rendelhető a 381 kW teljesítményű Optibrake+ motorfék is. Ezek a berendezések a mechanikus váltókhoz társítható hidraulikus Intarder lassító fékekkel, az Optidriver+ váltóval összekapcsolható Voith lassító fékekkel, a négy tárcsafékkal, az EBS-szel és az APM elektronikus vezérlésű sűrítettlevegő-ellátási rendszerrel – a Renault Trucks szerint – járműveik a kategória legjobb fékrendszerét kínálják a felhasználóknak.

A modellújítás nem csak a hajtásláncot érintette: a Magnum és a Premium Route közismerten sofőrbarát vezetőfülkéjében is bőven akad újdonság.

Mindkét modell új, beépített kapcsolós kormányval készül: erről kezelhetők az Optidriver+ sebességváltó és a Cruise Control kapcsolói. Az új kialakítású kormány magában foglalja a lassító fékek, a rádió, a fényszórók, az ablaktörők és a kijelző legördülő menüjének kapcsolóit is. Ez utóbbit, vagyis a sebesség digitális és központi kijelzését ebben a kategóriában kizárólag a Renault Trucks kínálja. A kijelző legördülő menüjében a járművezető vagy az üzemeltető tájékozódhat a karbantartási periódusokról, a vezetési időről, az Euro-4-es és Euro-5-ös motorokkal futó gépekhez szükséges AdBlue adalékanyag szintjéről, a gumiabroncsok nyomásáról vagy éppen az elektronizált nyeregpre vonatkozó információkról.

AdBlue-val töltve

Idén októberben lépett életbe az új Euro-4 norma, amelyet 2009 őszétől már az Euro-5 vált fel. A motorok légköri károsanyag-kibocsátására vonatkozó, időről időre szigorodó szabályok folyamatos fejlesztésre kényszerítik a fejlesztőket. A mostani norma betartásához a Renault Trucks a nagyobb teljesítményű haszongépjárműveinél – a legtöbb gyártóhoz hasonlóan – a nitrogén-oxid katalitikus reduk-



„Fogyókúra”

A haszongépjárművek piacán a gyártók – az ár- és teljesítményverseny mellett – egyre ádázabb küzdelmet folytatnak az üzemelési költségek leszorításában is. A Renault Trucks ebben a játszmában is jól áll. A kedvező üzemanyag-fogyasztási jellemzőkkel rendelkező járműveikhez rendelhető az Infomax, amely vezetékes informatikai berendezés lévén, a vezetési módok pontosan kiértékelhetők. Ezzel az üzemeltető figyelemmel kísérheti a jármű fogyasztását és használatát és – akár valamely Renault Trucks szervizzel közösen – üzemanyag-megtakarítást célzó, vezetési stílust helyesbítő akciótervet dolgozhat ki. A Renault Trucks emellett igyekszik hasznos „praktikákkal” is ellátni ügyfeleit. A tanácsadás keretében többek között a haszongépjárművek konfigurációinak (légtérrelők, egyszeres/kétszeres áttételű híd, áttétel vagy éppen gumik) üzemanyag-fogyasztásra gyakorolt hatásaira hívják fel a figyelmet.

ciójának technológiáját (SCR, Selektív Katalitikus Redukció) választotta, ezzel a megoldással nem csupán az Euro-4 normát, hanem a majdani Euro-5 szabvány előírásait is teljesíti. A SCR alkalmazásával a szabályozásnak való megfelelés mellett a motorok teljesítőképessége nem csökken, miközben az üzemanyag égésének maximalizálásával kevesebb részecske keletkezik, magyarul csökken a környezetszennyezés. Mindezt egy kipufogógáz-utókezelési rendszerrel kombinálják, amely a katalitikus redukciónak köszönhetően semlegesíti a nitrogén-oxidot. Az eljárás során a kipufogórendszerbe – elektronikusan vezérléssel – befecskendezett, egyharmad rész urea és kétharmad rész vízből álló AdBlue redukálószer alkalmaznak. Ennek a tárolására a gépjárműveken külön tartály szolgál. A Magnum és Premium Route járműveket 40, 60, 95 vagy 125 literes AdBlue-tartállyal szerelik fel.

Az eljárás lényege, hogy a kipufogóban a nitrogén-oxid keveredik az

ureaoldattal, és hő által keltett katalitikus redukció során átalakul nitrogénné és vízgőzzé, amelyek a légkörben ter-



mészetesen is megtalálhatók, vagyis teljesen ártalmatlanok.

Az SCR rendszerrel az Euro-4 motorok fogyasztása akár 5 százalékkal is csökkenhet az Euro-3 motorokéhoz képest, függetlenül a felhasznált üzemanyagtól, a motor teljesítőképessége pedig fokozódik a jó termodinamikai hatások következtében. Az üzemanyag-felhasználás csökkentésével

Biotankolás

Bár a mindennapok üzletmenetében, az e-mailek és telefonok viharában a fuvarozók többsége kétségtelenül nem a Föld megóvásán töpreng, mégis, a környezet védelme már olyan kérdéssé vált, amelyre már rövid távon is konkrét megoldásokat kell találni. A megoldások pedig készen állnak és évről évre jobbak. Miközben Európa fejlettebb államaiban az előírásokat vagy az elvárható lépéseket is meghaladó „zöldítés” megy végbe, addig itthon még bőven lehetne mit tenni a környezet ésszerű megóvásaért. Ezt a folyamatot kívánta előmozdítani a Renault Trucks, amikor idén szeptemberben bejelentette: kétéves gyártói garanciát vállal a növényi olaj metil-észtereket 30 százalékos arányban tartalmazó gázolajkeverék (biodízel) használatára is Euro-3, Euro-4 és Euro-5 Incentive (1. fázisú) motorjainál. Ezzel egyidejűleg azonban – ellentétben a hagyományos módon üzemelő járművek számára előírtakkal – az olajcserék száma megduplázódik, és biztosítani kell azt, hogy kizárólag az európai EN 14214 szabványnak megfelelő növényi olaj metil-észteret használja az üzemeltető. A garancia ugyanis csak ebben az esetben érvényes.

Sajnos itthon a képet árnyalja az, hogy – tudomásunk szerint – a magyar piacon még nem tankolható a szabványoknak megfelelő biodízel.

Biodízel

A biodízel olyan üzemanyag, amelyet az úgynevezett átészterezés útján nyernek növényi olajból. Európában elsősorban repce-, illetve napraforgóolajból állítják elő, míg az Egyesült Államokban szójaból vagy canolából, azaz a repce egy genetikailag módosított változatából készül. Az olaj viszkozitását és a benne található szennyeződések úgy csökkentik, hogy az olajat alkohollal, általában metanollal reagáltatják. Ez a kémiai átalakítás feltétlenül szükséges ahhoz, hogy stabil, egynemű és egyenletes minőségű termék keletkezzen, az RME (repce- vagy napraforgóolaj-metilészter), amely a gázolajhoz hasonló tulajdonságokat mutat.

A szabványosított bioüzemanyag gázolajjal történő keverése számos előnyvel jár. Jelentősen csökken a szén-dioxid-kibocsátás (ez az üvegházhatás kialakulásáért felelős gáz) anélkül, hogy érdemben bármit is változna a többi, a szabályozásban megszabott káros anyag kibocsátása. A bioüzemanyagok kevésbé mérgezőek és könnyebben lebomlanak, ugyanakkor a motorok működése így is megfelel a hatályos előírásoknak.

kompenzálni lehet az üzemeléshez szükséges AdBlue adalék árát, vagyis a korábbival nagyjából azonos költségekkel kell számolni, miközben a járművek károsanyag-kibocsátása drasztikusan csökken.

Az SCR rendszer megbízható, élettartama azonos a járművekével, alkalmazása pedig nincs hatással a karbantartási ciklusokra. A rendszer üzemeléséhez szükséges AdBlue adalékot a hazai üzemanyagtöltő állomások is értékesítik majd, igaz, egyelőre csak kevés kútnál tankolható. A kezdeti nehézségekre, valamint a további biztos ellátásra gondolva a Renault Trucks a teljes európai forgalmazói hálózatában, azaz csaknem 1200 szervizpontján kezdte meg az AdBlue forgalmazását.

Új Magyarország Fejlesztési Terv

Mi jut a hazai logisztikának a tortából?

Az Európai Unió költségvetésének kohéziós politika fejezetéből a 2007–2013-as időszakra 22,4 milliárd euró uniós forrás áll a rendelkezésünkre. Ezt kiegészíti a magyar állami hozzájárulás, amely a teljes felhasználható keret 15 százalékát teszi ki, így összesen 26,2 milliárd eurót fordíthatunk fejlesztésekre. Ez – a Pénzügyminisztérium által 2007-re prognosztizált 265 Ft/euró árfolyammal számolva – összesen 6943 milliárd forintot jelent. E források kiegészülnek még a fejlesztéseket megvalósító szervezetek (vállalkozások, önkormányzatok, nonprofit szervezetek) saját forrásnak tekinthető ráfordításával, így összességében e keretnél még nagyobb volumenű fejlesztések valósulhatnak meg. Mindezen felül az Európai Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Alapból további mintegy 3 milliárd euró fejlesztési forrás áll majd rendelkezésünkre. Az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT) a 2007–2013-as időszak országstratégiája hivatott lenni, amelynek legfontosabb célja a foglalkoztatás bővítése és a tartós növekedés feltételeinek megteremtése. Ennek érdekében hat kiemelt területen indít el összehangolt állami és uniós fejlesztéseket: a gazdaságban, a közlekedésben, a társadalom megújulása érdekében, a környezet és az energetika terén, a területfejlesztésben és az államreform feladataival összefüggésben. Tekintjük át, e prioritások közül mi várható a közlekedésben!

Ilyen volt...

Az ÚMFT-dokumentum helyzetértékelése szerint Magyarországon a közlekedési hálózat sűrűsége majdnem azonos az EU átlagával. 2005-ben a közúthálózat sűrűsége (329 km/1000 km²) az EU-átlag 88 százalékát, a vasúthálózat sűrűsége (83 km/1000 km²) pedig az EU-átlag 128 százalékát tette ki. Ugyanakkor a közlekedési hálózat kapacitása, üzemeltetése, teherbírása, biztonsága nehézkessé teszi az ország elérhetőségét, átjárhatóságát. A közlekedési hálózatok elkülönültsége megnehezíti a közlekedési módok közötti váltást, a környezetet kevésbé szennyező közlekedési módok előtérbe helyezését. A budapesti (Ferihegyi) nemzetközi repülőtér forgalma az elmúlt időszakban jelentősen megnőtt (elsősorban a fapados légitársaságok forgalomnövekedésének köszönhetően), és vár-

hatóan bővül a regionális repülőterek forgalma is.

Az ország fejlett térségei jó infrastruktúrával rendelkeznek, míg a Budapesttől távol eső és a periferikus térségekben ennek hiánya akadályozza a fejlődést. A Budapest-központú hálózat hosszadalmassá és nehézkessé teszi egyes régiók, kistérségek, sőt számos regionális jelentőségű város megközelítését, olykor még a régiókon belül is. A vállalkozások számára telephelyként – az elérhetőség szempontjából – elsősorban Budapest és környéke, a valamint a közép- és részben a nyugat-dunántúli térségek vonzóak, a legkevésbé keresettek pedig a tiszántúli, a dél-dunántúli, valamint a nagyvárosoktól távol eső térségek.

Magyarországot három jelentős, Kelet-, Nyugat- és Dél-Európát összekötő fő európai közlekedési folyosó – a IV. (Bécs–Budapest–Belgrád) és az V. (Trieszt–Budapest–Kijev) közlekedési

folyosó és a Duna (VII. folyosó) – szeli át. A Nyugat- és a Kelet-Európa, valamint a Dél- és Észak-Európa közötti, várhatóan jelentősen bővülő áruforgalom jó lehetőséget kínál a nemzetközi kereskedelmi, szállítási, logisztikai szolgáltatások hazai fejlődésének.

Az elmúlt időszak számottevő beruházásai ellenére az autópálya-ellátottság (6,1 km/1000 km²) mindössze negyede a nyugat-európai átlagnak. A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének jelentőségét mutatja, hogy az 1990-es évektől kezdődően a külföldi vállalatok telephelyválasztását alapvetően befolyásolta az autópályák közelsége. A zöldmezős beruházások jelentős része a gyorsforgalmi úthálózat már meglévő elemeihez, illetve azok 30-40 kilométeres sávjához kapcsolódott.

Az ország regionális központjait összekötő, keresztrányú utak kapacitása a forgalmi terheléshez képest kicsi. A hálózati hiányosságok mellett többlet karbantartási igényt támaszt az a körülmény, hogy az utak kisebb (100 kN) terhelésre épültek az EU-ban általában (115 kN) szemben. Az eddig megindított burkolat-megerősítési programokon kívül 2008-ig további 1000–1200 km megerősítésére lesz szükség, hogy eleget tudjunk tenni a csatlakozási szerződésben vállalt kötelezettségünknek.

Magyarország 7600 km hosszú vasúthálózatát is a Budapest-központú, sugaras szerkezet jellemzi. A folyamatosan romló műszaki állapot miatt a vonalak közel 40 százalékán sebességkorlátozás van érvényben. A pályák 16 százaléka kétvágányú, 33 százaléka villamosított.

Az áruszállításban a közút teljesítményének növekedése gyorsabb a vasútnál, ami mögött a gazdaságnak a készletezési rugalmasság, illetve a költségcsökkentés iránti igénye áll. Ennek ellenére a közlekedési munkamegosztás fenntarthatósági szempontból – a vasút és a közösségi közlekedés viszonylag magas aránya miatt – Magyarországon még mindig jóval kedvezőbb, mint az EU-15-ben.

Ilyen lehet...

A Közlekedésfejlesztés Operatív Programban (KOP) a 15 százalékos hazai kormányzati társfinanszírozással együtt 5,1–6,8 milliárd eurós (1361–1802 milliárd forint) forrás állhat rendelkezésre. Négy beavatkozás-csoport szolgálja a közlekedés fejlesztését: az ország nemzetközi elérhetőségének javítása (a gyorsforgalmi úthálózat bővítése; a vasúti fővonalak korszerűsítése; a folyami infrastruktúra bővítése); a térségi elérhetőség javítása (a kereszthírelvű főutak bővítése és burkolaterősítése; regionális közlekedési szövetségek felállítása); a városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése (az elővárosi vasútvonalak fejlesztése és összekapcsolása a helyi tömegközlekedéssel; kerékpárutak építése; forgalomcsillapítás a belvárosokban); valamint az áruszállítás-logisztika közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése (intermodális logisztikai központok és a hozzájuk kapcsolódó infrastruktúra kiépítése).

A közlekedési fejlesztések legfontosabb célja a versenyképességet és a kohéziót egyaránt szolgáló elérhetőség javítása. Ehhez valamennyi közlekedési alágazatnak hozzá kell járulnia, ezért a közlekedési módok közötti választás biztosítása (intermodalitás) elsőrendű szempont a fejlesztések megfogalmazásakor. A közlekedési lehetőségek a munkaerő földrajzi mobilitását is közvetlenül befolyásolják. A mobilitás szempontjából ezért különösen fontos a közösségi közlekedési hálózatok minősége.

A közlekedés fejlesztésének ki kell elégítenie a fenntarthatóság követelményeit, és figyelembe kell vennie az ország gazdaságföldrajzi adottságait is. Messzemenőig érvényesülnie kell a környezeti értékek és a természeti erőforrások védelmének. Ezért a fejlesztésekben súlyponti kérdés a környezetbarát közlekedési módok preferálása. A járműállomány modernizációja is nagymértékben csökkenti a környezetterhelést, valamint a balesetveszélyt.

Az ország területén jelentős európai folyosók metszik egymást, ezért fontos az ebből eredő szállítási, logisztikai lehetőségeink hatékony kiaknázása. A cél nem pusztán az átmenő forgalom lebonyolítása, hanem a lehető legnagyobb hazai hozzáadott érték elérése az áthaladó áruforgalomhoz kapcsolódó szolgáltatások révén.

A beavatkozások eredményeként javulnia kell az ország nemzetközi elérhetőségének. Az ÚMFT kiemelten fontosnak tartja a környezeti és gazdasági értelemben is fenntartható közlekedési fejlesztéseket, ezért előnyben részesíti a vasút korszerűsítését. Magyarország számára azonban elengedhetetlen a közúthálózat fejlesztése is. Tovább kell fejleszteni a gyorsforgalmi úthálózatot, hogy a magisztrális folyosók tovább épüljenek az országhatárok felé, illetve, hogy az ország ma még sugaras közlekedés-szerkezete oldódjon. További gyorsforgalmi útfejlesztésekkel javítható az elérhetőség a forgalomterhelés szempontjából kritikus TEN-folyosókon.

A vasútfejlesztés egyik területe a fő nemzetközi vasútvonalak korszerűsítése az országhatárokig. A pályafelújítások lehetővé teszik, hogy a ma még a forgalmat sok helyütt lassító sebességkorlátozások megszűnjenek, az elérhetőség pedig számottevően javuljon. Jelentős fejlesztések vannak tervben a kapcsolódó informatikai, biztonság- és irányítástechnikai eszközök, valamint a vasúti szerelvények korszerűsítése terén is.

A vízi közlekedés fejlesztése Magyarországon elsősorban a Duna-Majna-Rajna-víziútrendszer kínálta lehetőségek jobb kihasználását, vagyis a turisztikai célú hajózás mellett a vízi áruszállítás teljesítményének növelését szolgálja. Ennek fő eszköze az intermodális folyami közlekedési infrastruktúra és a hajópark fenntartható fejlesztése, a Dunához hasonlóan a Tiszán is.

További cél, hogy a sugárirányú útpályáknak az országhatárok felé történő továbbépítésével párhuzamosan a régióközpontok bekapcsolódhassanak a transzeurópai folyosók forgalmába, és egymás közötti elérhetőségük is javuljon. A kiegyensúlyozottabb területi fejlődés és a hálózat monocentrikus jellegének oldása érdekében szükséges, hogy a sugaras mellett a transzverzális főutak rendszerét is fejlesszük. Mindemellert a nehézgépjárművek áruszállítási útvonalain az utakat 11,5 tonnás terhelésűre kell megerősíteni. Ennek érdekében a nemzetközi jelentőségű, illetve a régióközpontok elérését szolgáló főutakon burkolat-megerősítést és kapacitásbővítést hajtunk végre. A kapcsolódó elkerülő utak kiépítése kedvező hatással lesz a közlekedés-

biztonságra és a települési környezetre egyaránt.

A főváros légi forgalmának növekedése miatt, a légtér zsúfoltságának csökkentése érdekében várhatóan szükség lesz a regionális jelentőségű, nemzetközi utasforgalmat kiszolgáló repülőtereink, valamint néhány más, helyi jelentőségű repülőterünk fejlesztésére.

Az áruszállítás-logisztika közlekedési infrastruktúrájának fejlesztéséről közvetlenül szólva az ÚMFT azt taglalja, hogy a globalizálódó gazdaságban különösen felértékelődik Magyarország gazdaságföldrajzi elhelyezkedése, mivel területén jelentős nemzetközi kereskedelmi útvonalak haladnak át. A TEN-folyosók fejlesztésével kialakuló közlekedési hálózat lehetővé teszi és ösztönzi, hogy ezekre a folyosókra felfűzve, vagy ezekhez megfelelő közlekedési kapcsolatokat teremtve az export-, import- és tranzitforgalomhoz kapcsolódó, logisztikai szolgáltatásokat nyújtó vállalkozói infrastruktúra épüljön ki. A konkrét fejlesztéseknél figyelni kell a kitűnő adottságokkal rendelkező, egykori katonai repülőterek hasznosítására (például interkontinentális légi szállításra alkalmas logisztikai cargobázisok létesítésére) is.

Az egyfelől Észak-, Dél- és Délkelet-Európa, másfelől Kelet-Ázsia irányába hazánkban áthaladó áruszállítást az intermodális logisztikai központok fejlesztésével a környezetbarát közlekedési módok (vasúti és vízi szállítás) felé kell terelni. Ezért a következő időszakban az ország nemzetközi elérhetőségét javító hajózó utak fenntartható fejlesztéséhez kapcsolódva kiemelt fontosságú lesz az intermodális kikötőhálózat fejlesztése is.

További feladat a logisztikai központokhoz és az egyéb gazdasági infrastruktúrához vezető közlekedési infrastruktúra kapcsolati elemeinek (az iparvágányoknak és a bekötőutaknak) a megépítése, illetve korszerűsítése. A logisztikai szolgáltató központokon belül pedig lényeges lesz a közlekedési eszközök közötti váltás feltételeinek javítása.

A közlekedésfejlesztés prioritásában foglalt stratégia megvalósítása elsősorban a KOP keretében, a Kohéziós Alapból és ERFA-kiegészítéssel finanszírozva történik. A stratégia megvalósításához ugyanakkor a régiók operatív programjai is hozzájárulnak.

V. V.



Fuvardíjtükör

A **CBRB** gázolaj jegyzése a vizsgált időszakban 47 és 50 EUR/100 l érték között mozgott.

Az **ARA-kikötőkben** élénkülés volt tapasztalható. Dunai relációkba elsősorban szója, magnezit, só és érc kerültek berakásra. Rajnai, majnai kikötők, illetve a német csatornák irányába energetikaiszén-, szója-, agyag-, érc-, magnezit-, gipsz-, márványtörmelék- és ócskavasrakományokat raktak a hajók.

A **Majnában** gabona-, cement-, kálisó-, homok-, kavics- és ócskavasrakományok szerepeltek elsősorban az árukínálatban rajnai, illetve holland rendeltetéssel, illetve szója osztrák kikötőkbe. A **Felső-Duna német szakaszán** rönkfa-, érc-, magnezit- rakományokat fuvaroztak a hajók. Az erősen ingadozó vízállás miatt a könnyítések száma nem nőtt jelentősen, ugyanis az időszak első felében egy-egy nagyobb esőt követően a vízállás megfelelő volt. Az időszak második felében folyamatosan apadt a Duna, ezért várhatóan tovább csökkennek a berakható mennyiségek, illetve a könnyítések száma ismét emelkedni fog.

Ausztriában acéláru, gabona és műtrágya került berakásra. Az apadó vízállások miatt a hajókba rakható árumennyiség folyamatosan csökkent.

Szlovákiában a gabona- mellett acélrakományok is nagyobb mennyiségben jelentek meg az árukínálatban.

Magyarországon acéláru, kukoricapellet, gabona és olajos magvak kerültek berakásra. A szabad hajótér iránti kereslet tovább nőtt. Az al-dunai rendeltetéssel feladott gabona mennyisége is emelkedő tendenciát mutatott.

Berakó kikötő \ Kirakó kikötő	ARA-kikötők	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
ARA-kikötők	–	9,20	16,30	20,60	22,20	–
Felső-Rajna	7,80	–	16,00	–	–	–
Ausztria	20,40	20,60	–	–	5,50	–
Szlovákia	21,50	22,00	5,50	–	–	–
Magyarország	23,90	24,50	–	–	–	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. szeptember 15.–október 15.

Hajózási Emléknep, Neszmély

Az idei, sorrendben 3. Hajózási Emléknepet október 7-én, szombaton tartották meg a Neszmély hajó kikötőjében található hajóskanzenban, pontosabban az utolsó, még egyben maradt Duna-tengerjáró hajó, a Debrecen ex Kassa fedélzetén és egykori raktárában. A hajó személyzeti lakóterében a résztvevők kiállítást tekinthettek meg a magyar tengerhajózásról.

Az emléknep konferenciával kezdődött, előadások hangzottak el a Zoltán Alapítvány tevékenységéről, a belvízi áruszállítás jelenéről és jövőjéről, a Debrecen hajó és a magyar tengerhajózás történetéről, a zebegényi hajósmúzeum és a budapesti Közlekedési Múzeum jelenéről és terveiről. Szó esett a magyar hajóépítés múltjáról és jelenéről, valamint a Magyar Hajózásért Egyesület el-

múlt évi tevékenységéről is. A résztvevők között jelentős visszhangot váltott ki a MAHART privatizációjá-

ról tartott előadás. A nap kulturális és szórakoztató programokkal zárult.

Az időjárás is segítette a résztvevőket abban, hogy ismét kellemes érzésekkel telve távozzanak egy újabb Hajózási Emléknepről.



Valódi vagy álváltozás, avagy a Bratislavai Egyezmények vége?

A hajózásban tevékenykedők számára rejtély, hogyan működhetett évtizedekig zavartalanul egy európai joggal ellentétes hajózási kartell. A Bratislavai Egyezmények kifejezés tulajdonképpen két fogalmat takar. Egyrészt egy 1955-ben megkötött és azóta többször kibővített, illetve módosított megállapodás a dunai hajózási vállalatok között, másrészt a dunai államok állami, vagy volt állami hajózásait tömörítő kartell. Határozmányai az egyezmény aláírói számára kötelezőek, másoknak csak kölcsönös elfogadás esetén.

A megállapodás szakmailag jól összeállított, a Dunán nemzetközi forgalomban történő áru fuvarozás általános feltételeiről szóló mag, függetlenül a háttérétől a folyami hajózási kereskedelem alapja volt és – főként az al-dunai forgalomban – jelenleg is az. (Kiegészítő megállapodásai többnyire elvesztették jelentőségüket.) A kartell a dunai hajózási vállalatok igazgatói konferenciája, amely évente ülésezve, a Megállapodások feltételeit felülvizsgálva azokat hol kibővítve, hol szűkítve próbált a fuvarozatók elé megkerülhetetlen falat vonni.

Az Európai Unió bővítésével tarthatatlanná vált az Egyezmények státusza, ezért 2005-ben az Egyezményekben részes hajózási vállalatok – felismerve a változtatás kényszerét – megalapították az IVDS-t (Internationale Vereinigung der Donauschiffahrten), azaz a Dunai Hajózási Nemzetközi Egyesületét bécsi székhellyel. A korábbi alapszabályból minden kikerült, ami nem volt kon-

form az érvényes európai, illetve nemzetközi joggal. A Társaság kinyitotta kapuit minden természetes és jogi személy előtt, amelynek tevékenysége a dunai hajózással összefügg, illetve a Duna gazdasági és kulturális fejlődéséért tesz és tenni kíván. (Szavazati joggal természetesen csak a teljes jogú tagok rendelkeznek, a társult és tiszteletbeli tagok nem.) Tagjai között megtalálhatóak más nemcsak dunai hajózási vállalatok, hanem tengeri, folyam-tengeri hajózáások, szállítványozók, biztosítási közvetítőiroda és más egyesület is, mint pl. az ERSTU (Európai Folyam-tengerhajózási Egyesület) budapesti székhelyű dunai szekciója.

Az IVDS célkitűzései a valódi érdekképviselet szándékát tükrözik. Tagjaival és társszervezeteivel együtt kíván tenni a hajózási körülmények javításáért, a hajózhatóbb vízi útért, a folyami információs rendszer kiépítéséért, a dunai-rajnai jogharmonizációért, a hajós és hajózási kereskedelmi utánpótlásképzésért, flottamegújításáért, kikötőépítésért.

Elgondolkodtató azonban az IVDS 2006. október 9. és 11. között Belgrádban megtartott 2. közgyűlésének egyik döntése, miszerint teljes jogú új tagként csak az kerülhet felvételre, akit minden egyes meglévő támogat. Felmerülhet a kérdés, valódi-e a nyitás, átváltozás vagy álváltozás történt.

Bencsik Attila
ERSTU-EDS elnök

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

Három magyar fuvarozó cég képviselői Valenciában

A DKV vendégei voltak az európai kiemelt ügyfelek

A düsseldorfi székhelyű DKV Euro Service szeptember utolsó hétvégén vendégül látta legfontosabb európai ügyfeleit. Három magyar cég nevére is érkezett a spanyolországi Valenciába szóló meghívóból, ezeknek a vezetői Juhos Katalinnal, a DKV Magyarországi képviseletvezetőjével együtt részt vettek a nagyszabású VIP-rendezvényen. Élményeiket örömmel osztották meg a Navigátor olvasóival.

A 100 százalékosan magyar tulajdonú **VT Artrans Kft.**-t *Devecsei Péter* ügyvezető képviselte, aki a Videoton Zrt. mellett a szállítványozó cég másik tulajdonosa. A 220 alkalmazottat foglalkoztató cég tevékenysége az igazgató megfogalmazása szerint 4 pillérré épül: nemzetközi szállítványozás, logisztikai szolgáltatások, teljes körű vámügyintézés és egy saját MAN-szerviz. A két fő tevékenység ebből is a szállítványozás és a logisztika, amelyek jól kiegészítik egymást. Több neves multinacionális partnerük van, amelyek kiszolgálására épített raktár kapacitása már eléri a 24 ezer m²-t.

A DKV mintegy 5 évvel ezelőtt kereste meg ajánlatával *Devecsei* urat, amit az igazgató igen attraktívnak talált, és azóta a 60 kamionból álló saját járműparkjukat – amelyben az 1 tonnástól a 24 tonnásig a teljes paletta megtalálható – külföldi útjaikra DKV-kártyákkal szerelték fel. „Nagyon jó a rendszerük”, magyarázza az ügyvezető, amelynek köszönhetően napra kész információt kapnak a külföldi benzinkutak áráiról. Így meg tudják tervezni a kocsik útját, hogy hol éri meg tankolni. Sőt a DKV ajánlotta kutaknál további árkedvezményben részesülnek, és az sem elhanyagolható, hogy az autópályadíjtól kezdve az alagútdíjon keresztül a komphasznalatig mindent kedvezményesen fizethetnek a DKV-kártyával.

A háromnapos rendezvény élménye még most is benne él, mondja Péter. Az ADAC szakembereivel lebonyolított tesztvezetés mellett a precíz szervezést emeli ki. A második esti vacsorára egy tapon keresztül hajózva jutottak el, és a kikötőt egy ösvényen lehetett megközelíteni: a buszról leszállva mindenki-

nek egy zseblámpát nyomtak a kezébe, és a vízpartra érve autók reflektorai világították meg az utat. Nagyon tetszett neki Valencia is, ahol korábban még nem járt. Sok fotót készített, így később is át tudja élni a Spanyolországban töltött DKV-napokat, teszi hozzá befejezésül.

Batki László, a nagymarosi **Batki Trans Kft.** ügyvezetője is lelkesen mesél élményeiről. Az 1995-ben egy autóval indult cég ma már 54 kamionnal szállít bútorokat Európa útjain. A DKV-val már 10 évre tekint vissza a kapcsolatuk, és talán azért is kapták a megtisztelő meghívást a VIP-rendezvényre, mert az évtizednyi idő alatt sosem késtek a fizetéssel. A kártya nyújtotta előnyök közül a nettó számlázást említi először az igazgató. De az előforduló javítások és az esetleges közlekedési bírságok kifizetésénél is jól jön a DKV segítsége.

Spanyolországban a szórakoztató programok mellett az sem volt elhanyagolható, hogy sok európai cég vezetőjével nyílt lehetőség üzleti találkozóra. Persze nem lehet tudni, hogy melyikből lesz majd végül üzlet, de ilyen megbeszélésekre normál körülmények között nincs lehetőség, teszi hozzá *Batki* úr.

Uhrin Pál, a 15 éves orosházi **Uhrin Trans** vezetője örül, hogy eleget tett *Juhos Katalin* Valenciába szóló invitálásának. Általában nem szokott az ilyen meghívásokra elmenni a szoros munkatempó miatt. Az orosházi Gardien Üvegyár köti le a 60 nyerges szervélynyük kapacitásának legalább a 90 százalékát. Sokat járnak a francia tulajdonos lengyelországi üvegyárába is és a külföldi utakon hosszú évek óta kizárólag DKV-kártyával tankolnak, szervizelnek, fizetik az autópályadíjat.

Valencia Pált is lenyűgözte, az utolsó napi városnézést viszont az előző nap terepvezetése számára is felülmúlta. Az ADAC szakembereitől elesett pályavezetési trükkök még a hozzá hasonló öreg rókáknak is tanulságosak voltak. Hiszen hétköznapi körülmények között az ember nem is gondol arra, mennyire másként kell reagálni 60–70–80–90 kilométeres sebességnél egy hirtelen feltűnő „bólya” kikerüléséhez. Még egyszer szeretné megköszönni *Katalinnak* a lehetőséget.

Juhos Katalin örül, hogy kiemelt partnereik ilyen jól érezték magukat a DKV vendégeként, miközben értékes üzleti kapcsolatokra tehetek szert Európa vezető szállítványozási és speditőr cégeivel.

A DKV számára is fontos, hogy a napi munka mellett ilyen kötetlen körülmények között is tudjanak a legjobb ügyfelekkel találkozni, mert így talán jobban érezhetik a megbecsülést az eredményes együttműködésért. Hiszen a DKV mint szolgáltató az ügyfelek bizalmából él és az elmúlt időszak üzleti sikereit a partnerek nélkül nem érheték volna el. Ezt szerették volna viszonozni Valenciában, és a magyar képviselet vezetője reméli, a jelentős hazai partnerek közül további ügyfeleket is vendégül láthatnak a legközelebbi európai DKV VIP-találkozón.

Juhos Katalin számára különösen kedves volt ez a valenciai találkozó, mert a DKV-val folytatott 2 éves munkájának méltó lezárása volt, mielőtt 2006. november 1-jétől áttér vezetői tanácsadói munkájára (ún. executive coaching) saját cége kereteiben. Sok kedves élményt és számos tanulságot szerzett számára az együttműködés. „Ezúton is köszönöm minden kedves ügyfelünknek és üzleti partnerünknek az elkötelezettséget és a támogatást két éves együttműködésünk során” – mondja. „Nem tudhatjuk, mikor keresztezik egymást útjaink. Én mindig szívesen fogok visszagondolni a DKV-val töltött időszakra.”

Az eddigiehez hasonló sikereket kívánunk *Katalinnak* új kihívásaihoz!

F. Takács István





Bertrans Csoport / Bertrans Group



vámügynöki szolgáltatás /
Customs agency, bonded warehousing

Info: +36 76/999-160

vasúti átrakás, komissiózás /
Railway transshipping, Picking

Info: +36 76/999-106

22.000 m² raktárterület /
Warehousing

Info: +36 76/999-106

csomagolás, címkézés, fóliázás /
Co-packing

Info: +36 30/239-1192

belföldi és nemzetközi fuvarozás és
szállítmányozás /
International and national haulage and
forwarding

Info: +36 76/999-115

ingatlanhasznosítás /
Industrial property development

Info: +36 76/999-140

újságpapír kereskedelem /
Newsprint paper trade

Info: +36 76/999-104

tel.: +36 76 999 100
fax: +36 76 999 101

cím / address: H-6000 Kecskemét, Fuvar u. 1.
postacím / postal address: H-6001 Kecskemét, Postafiók 135.

e-mail: bertrans@bertrans.hu
internet: www.bertrans.hu



Nemzetközi Fuvarozó és Szállítványozó Rt.

Szolgáltatásaink:

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

**Határkirendeltségek:**

Záhony, Udvar, Ártánd, Gyula, Nagylak, Tompa, Röske, Csengersima

Vámügynökségek: Székesfehérvár, Budapest**Raktár:** Székesfehérvár, Budapest

Központ: 1138 Budapest, Szekszárdi u. 14

Telefon: (1) 450-9000, Fax: (1) 450-9090

E-mail: europsed@europsed.hu http: www.europsed.hu

minden irányba
in all directions



LUKA KOPER

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

Magyarországi 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



Még mielőtt rosszul választana ...

... mi szállítjuk Önnek a megfelelő megoldást!

A *TimoCom TRUCK & CARGO*-val diszpozíciójának sikere gyorsan és biztonságosan éri el a csúcst. Nincs még egy olyan fuvar- és raktérbörze, amely napi több mint 100.000 új és minőségileg ellenőrzött ajánlatot nyújtana egész Európából.

Teszteljen 4 hétig ingyen, minden kötelezettség nélkül: www.timocom.com
vagy hívjon fel minket: +36 22 515 950



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 konzern-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



**BELFÖLDI
ÉS NEMZETKÖZI
SZÁLLÍTMÁNYOZÁS,
DISZTRIBÚCIÓ**

•
**KOMPLETT
VÁMÜGYINTÉZÉS**

•
RAKTÁROZÁS

•
**JÖVEDÉKI
ÜGYINTÉZÉS**



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



24 órán belül az Északi-tengertől Budapestig



www.egim.de/hu

boxXpress.hu –
egy megbízható kapcsolat



Magyarországi képviselet: I.C.E. Transport Kft., Edina Kovács, Tel: (+36-1) 279-35-01, ekovacs@icetransport.hu



Transforwarding Hungária Kft.

Member of the Broekman Group

H-2046 Depo Törökbálint

Tel.: 23-511-640

www.broekman-group.nl

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

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

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



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 Távols-Keleten, Afrikában, a Közel-Keleten, Ausztráliában és Óceániában, Amerikában, sőt még azon túl is. Segítségünkkel vállalkozása még fényesebben ragyog! **Számítson többre!**

Dubai - Peking				Peking - Dubai			
Nap	Járat-szám	Indulás	Érkezés	Nap	Járat-szám	Indulás	Érkezés
Naponta	EK 306	1015	2200	Naponta	EK 307	0005	0505



Emirates
SkyCargo

EVOX

A VÉDŐPAJZS!

MAXIMÁLIS KORRÓZIÓVÉDELEM



GLYSANTIN
Formula

NEMZETKÖZI
GÉPJÁRMŰGYÁRTÓK
JÓVÁHAGYÁSÁVAL



® Registered trademark
of BASF AG.

- A BASF Glysantin formulájával gyártott EVOX hűtőfolyadék jó hőenergiaszállító, így megóvjaa a motort a túlmelegedéstől.
- Korszerű adalékrendszere hosszú élettartamot biztosít a hűtőrendszer számára, mivel gátolja a korrózió valamint más lerakódások kialakulását.
- A nemzetközi gépgyártói jóváhagyásokkal rendelkező EVOX hűtőfolyadék alacsony és magas hőmérsékleten is kémiaiilag stabil marad.

Az EVOX hűtőfolyadékkal elkerülhetők azok a többletkiadások, amit a gyenge minőségű hűtőfolyadékok használatából eredő alkatrészjavítások jelentenének:

- idő előtti kilyukadás,
- vízkőképződés következtében fellépő túlmelegedés,
- segédberendezések (motorolaj- és hajtóműolaj-hűtő, vízhűtésű generátor, turbófeltöltő, töltőlevegő-hűtő, a kipufogógáz-visszavezetés hűtője) élettartam-csökkenése.

További információ:

MOL-LUB Kft. Vevőszolgálat

Tel.: (80) 201-296, e-mail: kenoanyag@mol.hu