

NAVIGÁTOR



„Együttműködve”
versenyezni 12. oldal



Tendenciák
az unióban 19. oldal



Jubileumi
party 38. oldal



Kocsis Mária Magdolna

MÁVCARGO



korszerű szolgáltatások...

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



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

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



Sínen vagyunk...

Vasúti szállítmányozás Európában Komplex logisztikai szolgáltatások

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

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

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

■■■ SZÁLLÍTMÁNYOZÁS 2006

FŐTÁMOGATÓ:

MÁVCARGO



KIEMELT TÁMOGATÓK:

 raabersped

 **TimoCom**



PRICEWATERHOUSECOOPERS 

intercontainer

TÁMOGATÓK:

MASPED 
CSOPORT



 MAGYAR
SZÁLLÍTMÁNYOZÓI ÉS
LOGISZTIKAI
SZOLGÁLTATÓK
SZÖVETSÉGE



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

144. megjelenés

TÁMOGATÓINK

**Magyar Szállítmányozói
és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége,
MÁV Cargo Zrt., MÁVTRANSSPED Kft.,
Mased Zrt., Raabersped, Delog Kft.,
Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.,
Bombardier Transportation Hungary Kft.,
Raaberlog Kft., Milos Spedició Kft.,
Hödlmayr Hungária Logistics Kft.,
Eurosped Zrt., V&T Logisztika 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,
Intercontainer Hungary 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



Sikeres szállítmányozási konferencia

Jelentős szakmai párbeszéd színhelye volt az idei szállítmányozási konferencia. Kiadónk rendezvénye ismét elnyerte a szakma elismerését. Színvonalas előadások, kerekasztal-beszélgetések jellemezték a Szállítmányozás 2006 kétnapos programját, a rendezvényen csaknem kétszáz résztvevőt köszönthettünk. A konferencia főtámogatójának, a MÁV Cargo Groupnak köszönhetően a vasúti áruszállítás változásai és legfontosabb kérdései kerültek középpontba. A sikert jelzi, hogy a konferencia első napján már megállapodtunk a jövő évi főtámogatóval is. A Szállítmányozás 2007 főtámogatója a GySEV Zrt. lesz. A konferencia időpontja – november második hete – és helyszíne változatlan. Partnerünk, a Computerworld jóvoltából informatikai szekcióüléssel bővült az idei program.

A szállítmányozási szakma szerint szükség lenne a piaca lépés feltételeinek szabályozására – hangsúlyozta nyitóelőadásában *Kautz István*, az MSzSz elnöke. A magyar szállítmányozás első számú topmenedzsere úgy vélekedett, hogy a Közlekedési Főfelügyelet, illetve a létrejövő Nemzeti Közlekedési Hatóság gazdája lehetne a szabályozásnak és elláthatná az engedélyező vagy regisztrációs feladatokat. Ezzel kapcsolatban *Horváth Zsolt Csaba*, a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója kijelentette: a főfelügyelet egyelőre annyit tud vállalni, hogy betiltja a szakmai és etikai szabályokat be nem tartó vállalkozások tevékenységét.

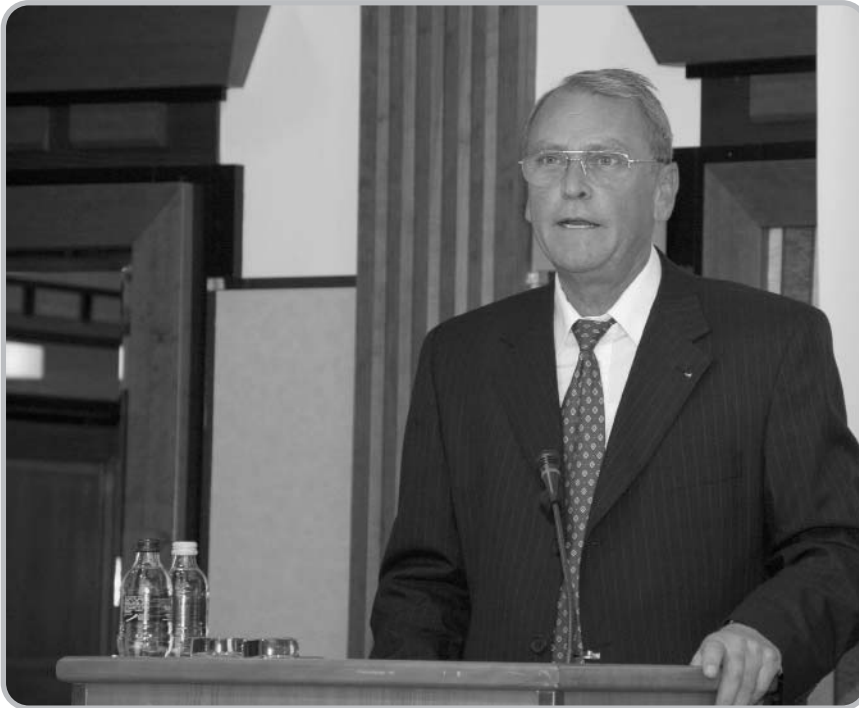
Kozák Tamás elnök-vezérigazgató a főtámogató MÁV Cargo Group nevében köszöntötte a konferencia résztvevőit. *Dr. Berényi János*, a Magyar Vasúti Egyesülés elnök-vezérigazgatója ebben a tisztségében debütált a konferencián. A magyar szállítmányozás számára megtisztelő volt, hogy az előadók között üdvözölhettük *Marco Sorgetti*, a CLECAT főtitkárát és *Polgár Lászlót*, brüsszeli közlekedési attasénkat. A konferencia előadásairól és fogadásáról mostani lapszámunkban tudósítunk, a további beszámolókat a Navigátor decemberi számában publikáljuk.

Örömmel konstatáltuk, hogy vendégeink és a résztvevők elismeréssel szóltak a konferenciáról, de tudjuk: a siker kötelez.

Jövőre ismét találkozunk.

Kautz István:

Regionális együttműködés szükséges



A Szállítmányozás 2007 konferencia nyitóelőadását Kautz István, a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége (MSzSz), valamint a MASPED-csoport elnöke tartotta. Áttekintette a szállítmányozás, a szabályozás és a felelősségbiztosítás aktuális kérdéseit. A jelenlegi gondok és dilemmák mellett az elnök úr a közeljövő kihívásairól, valamint a szállítmányozó cégek közötti együttműködés szükségességéről is szót ejtett előadásában.

A szállítmányozási tevékenység szabályozása „szakállas téma”, immár 10 éve foglalkozik vele a szövetség. A '90-es évek közepén merült fel a kérdés, amikor rövid idő alatt mintegy 50 cég alakult. Ezek nagy része kényszer-vállalkozás volt. Sokszor látszott esély valamilyen szabályozás kormányzati elfogadására, de a szervezet mindig kudarcot vallott e téren, legutóbb az EU-csatlakozást közvetlenül megelőző időszakban. Tavaly a közúti fuvarozók a minisztériumnál követelték a szállítmányozók szigorú szabályozását, ami ellen azok tiltakoztak, mert a fuvarozók nem szakmaiságot, hanem pénzügyi garanciákat követeltek. Mára a szállítmányozói piac lecsillapodott, a meglévő cégek megfelelnek az MSzSz által szabott kritériumoknak, a tagok egyike sem jutott csődbe vagy vált fizetésképtelenné. A piac beállt, és a

szállítmányozó cégek megfelelő színvonalú szolgáltatást tudnak nyújtani. De nemcsak a régi, hanem az új EU-tagállamok jó részében is van szabályozás! A jelenleg alakuló hatósági környezetben az MSzSz szerint a Nemzeti Közlekedési Hatóság lehetne egy regisztrációs vagy engedélyező szerv, amiről a szövetség szívesen tárgyalna. Kautz István a téma kapcsán azon véleményét hangsúlyozta, hogy „működni tudunk, de az lenne a normális állapot, ha lenne egy szabályozás vagy regisztrációs eljárás”.

A felelősségbiztosítás kérdése az a terület, amely a leginkább megoldott. Az MSzSz minden tagja rendelkezik felelősségbiztosítással. Ezzel különösebb baj nincs. A szakmai színvonalat jelzi, hogy nagyon kevés a káresemény. A gond leginkább akkor kezdődött, amikor a multinacionális cégek-

nek teljes körű szolgáltatást próbáltak eladni, mint szállítmányozó és logisztikai cégek, és megjelentek olyan nemzetközi és belföldi forgalmak, raktározást és disztribúciót érintő tételek, ahol a megbízói oldal teljes körű felelősséget várt el. De ha a szállítmányozó alvállalkozóval dolgozik, akkor például a nemzetközi forgalom esetén rögtön szembetalálja magát a CMR Egyezményvel, amely csak korlátozott felelősséget nyújt. Vannak olyan küldemények, amelyek 80-100 millió forintot is érnek, erre nem nyújt semmi teljes fedezetet. A biztosítókkal sokat tárgyalt az MSzSz, de csak némi eredményt sikerült elérni zárt technológiák esetére, azonban ez sem teljes körű. A következményi kár kérdésében még kisebb az esély a biztosítókkal kötendő megállapodásra. A logisztikai szolgáltatásnál az érkezésre is garanciát kell vállalni, a megbízó nem fogad el magyarizációt. A határidő elmulasztása komoly károkat okozhat számára, amit a szállítmányozóra át akar hárítani. Vannak más típusú következményi károk, például amikor a koszos kocsis az áru minőségének romlását okozza. E téren remény sincs a biztosítással való lefedezésére, a kár sok esetben fel sem mérhető előre. A kár ilyen típusú rendezését a nemzetközi szállítások is bonyolítják, ami tovább nehezíti a biztosítás kérdését.

A szállítmányozást 2007-ben a Schengeni Egyezményhez való csatlakozás, az idegenforgalom növekedése befolyásolhatja. Továbbá a román-bolgár csatlakozás kettős hatással járhat (a negatív hatás a vámügynököket érinti, a jelenlegi forgalom 30 százaléka a román forgalom, ami teljesen ki fog esni), a forint ingadozása a jövőben is folytatódik (ez a fejlesztesekre is negatívan hat, mert azokat deviza alapú hitelekkel fedezik jellemzően, amit év végén az aktuális árfolyamon át kell értékelni a könyvelésben). 2006-ban a fuvarszeközök „elfogytak”, a vasút, a hajózás, de még a közút terén is olyan eszközhiány tapasztalható, ami akadályozza a forgalmat. Ennek egyik oka a termelés helyének távolodása a fogyasztási helyektől, egyre nagyobb volumen mellett egyre messzebb kell fuvarozni. Ez hosszabb fuvarszeköz-lekötési idővel jár. A legnagyobb változások a vasút területén várhatók a következő 3-4 évben: a szabad pályahaszn-

nálat, az áru fuvarozási kényszer megszűnte, a magán vasúttársaságok megjelenése, a kis állami vasutakat a nagyobb országok államvasútjai felvásárolhatják (ez az államvasutak közötti harchoz is vezethet, nemcsak a magán-állami harchoz). Az EU igazán csak egy áru fuvarozási ágazatot támogat: a kombinált forgalmat. A közútnál egyre több szigorítás jön, ami önköltség-növekedést eredményez, de nagy változás nem várható. Forgalom-eltolódás azonban lehet a bolgár és román vállalkozások javára. A tengerentúli forgalomban további egyenes növekedés prognosztizálható úgy a légi közlekedésben, mint az ázsiai importban. A román csatlakozással Constanta is teljes jogú EU-kikötővé válik térségünkben Koper mellett, ami élesebb versenyt vetít előre, de kérdés az is, hogy milyen szerepet tölt be a jövőben Rijeka. A logisztikai szolgáltatások legnagyobb kérdése, hogy mi lesz a Budapest környékén meglévő hatalmas főlős raktárkapacitások sorsa és hatása. A fogyasztási cikkekhez köthető logisztika biztos üzletnek tűnik, az ipari logisztikánál továbbra is nagy kérdés, hogy hány termelő megy át a szomszédos, alacsonyabb bérköltségű országokba vagy épp Kínába. Egyre nagyobb távolságokon történik a nemzetközi munkamegosztás. A volumen növekedése a szállítmányozó társaságok forgalmán is meglátszik. A vasúti és közúti forgalom is növekedett 2006-ban. „Ma már nem elég magyar spedítőrnek lenni, a feladatok ma már nemcsak Magyarországról szólnak (ha exportról, importról beszélünk), sokkal inkább arról, hogy egy teljes régióban kell ezt a szolgáltatást biztosítanunk” – mondta Kautz István.

A Szállítmányozási Szövetség tagjai között sok a kis és középvállalkozás. Az új Nemzeti Fejlesztési Tervben és az EU-támogatásoknál a régiós projektek kerülnek előtérbe. Egy ilyen horde rejű projektet a kis és közepes cégek egyedül nehezen tudnak lebonyolítani. Együttműködés lenne szükséges a nagyok és kicsik között, aminek híján a külföldi, tőkeerősebb, jobb kapcsolatokkal rendelkező cégek lekörözhetik a magyar cégeket. „Egy jobb kooperáció, közös projektekben való gondolkodás egyik fél érdekeit sem sérti, és van olyan üzlet ma még Magyarországon és a világban, ahol nemcsak az egyik, hanem mindkettő vagy mindhárom résztvevő elégedett tud lenni és profitot tud termelni és azt okosan el tudják egymás között osztani” – e mondattal zárta előadását Kautz István.



Horváth Zsolt Csaba, a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója:

Ügyfélbarát és azonos mércével mérő hatóság megteremtése a cél



Egy ország vagy egy hatóság nem attól működik jól, hogy sok előírással rendelkezik, hanem attól, ha az ott érvényben lévő szabályok minden érintett által átláthatók és zökkenőmentesen, hatékonyan alkalmazhatók. Ezen elv mentén újul meg a Közlekedési Főfelügyelet (KFF) tevékenysége. Mindez egy ügyfélbarátabb, de azonos mércével mérő, nem utolsósorban pedig karcsúbb szervezettel működő közlekedési hatóságot jelent majd – mondta Horváth Zsolt Csaba, a KFF főigazgatója.

A Közlekedési Főfelügyelet közelmúltban kinevezett új vezetője előadásában a közlekedéspolitika és a hatóság viszonyrendszeréről, kapcsolódási pontjairól beszélt, ami szavai szerint nem könnyű feladat, hiszen a KFF végrehajtó hatóság, ezáltal közvetlenül nem formálja a magyar közleke-

dési politikának. Közvetett módon azonban hatással van a stratégiai döntésekre, hiszen olyan hatóságról van szó, amelyhez rengeteg fontos és hasznos adat, információ érkezik be. Ezek megfelelő feldolgozása és értelmezése, vagyis a hatóság egyik feladata szerepet játszik a hosszú távú szakmai döntések előkészítésében.

Horváth Zsolt Csaba szerint az összeurópai közlekedéspolitika alakítói előtt álló egyik nagy kihívás az, hogy egyenlítse az Európai Unióban a keleti és nyugati részek közötti mentalitásbeli és infrastrukturális különbségeket, a hazai közlekedési politika célja és feladata pedig az, hogy a kialakuló új struktúrában jól pozicionálja Magyarországot.

Amíg a keleti szomszédainknál az autópályák jóformán még csak a tervezőasztalon léteznek, addig a nyugati oldalon már a Blue Banana, vagyis a Kék Banánnak nevezett – nagyjából Birmingham és Milánó közti fejlett gazdaságú régiókon átívelő – övezet érintkezik Magyarországgal. Köztudott, hogy ez utóbbi területeken a közlekedési infrastruktúra rendkívül fejlett. A kérdés az, hogy – mondhatni a két véglet között elhelyezkedő – Magyarországon a közös európai közlekedéspolitikát hogyan sikerül elképzelésekké, majd konkrét eredményekké formálni. A tét pedig az, hogy Ma-

gyarországból vagy a térségből egy jó értelemben vett tranzitország, regionális elosztóközpont lesz, vagy csupán átjáróház.

„Az, hogy mely irányba megyünk majd, a hazai logisztikai szolgáltatókon is múlik” – jegyezte meg Horváth Zsolt Csaba, aki szerint a cégeknek a fejlesztésekkel és a szakmai képzésekkel azt kell szolgálni, hogy képesek legyen az árut megállítani. Lényegesnek nevezte azt is, hogy azok a nagy szolgáltatók is jelen legyenek Magyarországon, amelyek súlyuknál fogva nem csak Európában, de a globalizálódó világban is képesek meghatározni azt, hogy hol legyenek az átrakó-, illetve döntési pontok.

Mindennek ismeretében a hazai közlekedéspolitikai és közlekedési szakma célja egyszerűen megfogalmazható: olyan fenntartható közlekedést kell biztosítani, amely képes megőrizni a korábbi, már meglévő közlekedési rendszerek működőképességét. A KFF vezetője itt példaként említette, hogy míg Nyugat-Európában a vasúti közlekedés részaránya 8, addig hazánkban 20-25 százalékos, és miközben Magyarországon a lakosság mintegy 40 százaléka használja a közösségi közlekedést, addig tőlünk nyugatra ez az érték mindössze 16-18 százalék. A közösségi közlekedés fejlesztésénél pedig nem csupán a környezetvédelemre vagy a közösségi érdekekre kell a hangsúlyt helyezni, hanem tömegáru-szállításra, azon belül pedig a vasúti közlekedés fejlesztésére is.

Ez utóbbival kapcsolatban Horváth Zsolt Csaba felhívta a figyelmet arra, hogy az unió korábban a vasúti közlekedést – mondhatni – kivételezettként kezelte, azonban az utóbbi időben ez szándék gyengülni látszik, mivel az európai vasút az ezredfordulót követően összességében nem volt képes a várt szolgáltatási minőségváltásra. A jelenlegi elképzelések már inkább arról szólnak, hogy a vasúti közlekedést ott és akkor kell előnyben részesíteni, ahol és amikor képes a közúti szállítással azonos minőségű szolgáltatásokat biztosítani.

Magyarországon a fuvarozási eszközállomány biztosítása és modernizálása is lényegi kérdés. A vasúti közlekedés esetében itthon a fuvarszközök átlagéletkora 22-28 év, szemben az EU-átlaggal, amely 15 év. A közút esetében hazánkban a járművek átlagéletkora 11-12 év, míg az unió egészében 7-8 év. Hasonlóan kedvezőtlen a kép a hajózás tekintetében, egyedülként a légi közlekedés az, amelyben viszonylag jól állunk. Ezek a számok az önmagukban keveset mondanak, azonban ha a közlekedésbiztonság szemszögéből nézzük a kérdést, máris szomorú összefüggéseket láthatunk – mondta a KFF főigazgatója. Amíg az unió 2000-ben publikált törekvése az volt, hogy az EU egészében 2010-re felére kell csökkenteni a halálos balesetek számát – és számos országban 2005-re ezt 35 százalékkal képesek is voltak csökkenteni –, addig itthon 5 százalékkal növekedett a halálos kimenetelű balesetek száma. Közismert, hogy a gazdasági kutatók szerint egy halálos áldozat egy-egy ország számára mintegy egymillió dolláros GDP-kiesést eredményez, Magyarországon pedig évente 1400 ember veszti életét közlekedési balesetben – fűzte hozzá Horváth Zsolt Csaba. A KFF vezetője emlékeztetett arra, hogy a közlekedésbiztonság fejlesztésére a II. Nemzeti Fejlesztési Tervből jelentős anyagi források nyerhetők el, ezért nagyon lényeges, hogy a közlekedésért és közlekedésben dolgozó szervezetek milyen célokkal tudnak hozzájárulni a szükséges összegek elnyeréséhez és helyes felhasználásához.

Horváth Zsolt Csaba előadását a hazai logisztikai szektor esélyeinek elemzésével folytatta. Véleménye szerint ez az iparág jelentős fejlődésre képes, és ezt igazolja az a tény is, hogy míg az unióban a GDP 4 százalékát adja ez az iparág,

addig itthon ez az arány csupán 1 százalék. A sikerhez, vagyis a versenyképesség növeléséhez az infrastruktúra fejlesztése a kulcs. A valódi gyűjtő és elosztó szerep kialakításáról csak azt követően beszélhetünk, ha az alapinfrastruktúra elkészül, vagyis többek között az országhatárig futnak az autópályák, megépül a budapesti körgyűrű, és megfelelő szintre hozzuk a IV. és V. európai közlekedési korridor hazai szakaszát képező vasútvonalakat. Az eredményekhez arra is szükség van, hogy ezek a fejlesztések egy időben valósuljanak meg, és a logisztikai központok, terminálok is kapcsolódjanak az említett infrastruktúrákhoz.

Ebben a kérdésben az államnak az is fontos feladata, hogy rendezze a logisztikai központok kérdését. Korábban egy ilyen központ létesítéséhez elegendő volt egy adatlap pontos kitöltése, pedig kis ország vagyunk ahhoz, hogy területkielöléssel határozzuk meg a nemzetközi áruforgalom irányát. Ez, vagyis a logisztikai csomópontok létrejötte egy önműködő, a gazdasági realitás által szabályozott folyamat, amelybe az államnak csak akkor kellene segítségen beavatkoznia, amikor már támogatásra érdemes, működő kezdeményezést lát – mondta Horváth Zsolt Csaba.

A KFF vezetője ezt követően az általa vezetett hatóság átalakításáról beszélt. Mint mondta, a hatóság akkor működik jól, ha tevékenysége jó értelemben véve alig vehető észre, ha nem akadályoz, hanem minden érintett szereplőnek azonos szolgáltatást nyújt, azonos irányelvek mentén, vagyis egyenlő, objektív mércével mér. Ahhoz, hogy ez így legyen, a hatóságnál megkezdődött egy jelentős átalakulási folyamat. Ennek egyik részeként a jelenlegi 22 fő szervezeti egységből 3 lesz, miközben a mostani 2400-as dolgozói létszám várhatóan 2000 alá csökken. A hatóság vezetője itt jegyezte meg, hogy a KFF-nél csak azoknak a munkatársaknak lesz helyük, akik nem akadályozzák, hanem segítik a szolgáltatókat. A piac felügyeletének eredményességéhez ugyancsak szükség van arra, hogy a szabályozási rendszer átlátható, ellentmondás nélküli legyen. A KFF jelenleg körülbelül 2000 különféle engedélyt, továbbá mintegy 200-fajta szakhatósági engedélyt ad ki. Egy ország, egy terület vagy egy hatóság pedig nem akkor működik jól, ha sok szabállyal dolgozik, hanem akkor, ha elegendő számú és átlátható rendelkezés van érvényben. Ahhoz, hogy a piaci szereplők számára egy valóban áttekinthető szabályozási rendszer jöjjön létre, a KFF megtette az első lépéseket, többek között 12 jogszabály módosítását kezdeményezte a különböző minisztériumoknál.

Az ügyfélközpontú gondolkodás azonban nem jelenti azt, hogy a hatóság ellenőrzési és felügyeleti tevékenysége gyengülni fog: a KFF-nek továbbra is megvan a lehetősége arra, hogy szigorúan betartassa a szakmai vagy etikai normákat és ezzel – közvetett módon – segítse a tiszta versenyt, nem utolsósorban pedig a közlekedés biztonságát.

A KFF jobbító erőfeszítésének sikeréhez azonban szükséges van az iparági szereplők partneri együttműködésére is – fogalmazott Horváth Zsolt Csaba, aki hozzátette: nagyon fontos, hogy legyenek olyan szakmai érdekképviseleti szervezetek, akik átfogóan, az egész szakma érdekeit szem előtt tartva tudják megfogalmazni – például a KFF felé is – az iparág igényeit, elvárásait.

A KFF vezetője előadása végén céljait összegezve elmondta: arra törekszünk, hogy korszerű, gyorsan működő hatóság legyünk, amely – az általa képviselt szakmaisággal – olyan döntéseket hoz, amelyek minden más, stratégiai vagy végrehajtói döntésnek biztos alapot adnak.

Kozák Tamás:

Alapelv: „együttműködve versenyezni”



Kozák Tamás, a MÁV Cargo Zrt. elnök-vezérigazgatója előadásában elemezte a térség gazdasági központjait, kitért a román-bolgár EU-csatlakozásra, a kelet-nyugati forgalomra, Záhony kérdésére és a logisztikai központok számának növekedésére. A hazai és európai fuvarpiaci részarányok elemzését követően a piacnyitás újabb fejezetére hívta fel a figyelmet, majd ismertette a MÁV Cargo piaci jelenlétét.

Kozák Tamás Kautz István előadásának továbbgondolásával kezdte mondanóját. A szabályozások a vasúti területen a piacnyitás és az interoperabilitás megteremtésének zálogai. Uniós szinten azokban az ágazatokban, ahol kiegyenlített piac van, a versenyjoggal szabályoznak. Az úgynevezett nagy piacnyitás az EU-ban utoljára a vasút területén történt meg, és ez csak szabályozás útján volt lehetséges.

„Talán érdekes lehet, hogy mi a MÁV Cargo-csoportnál hogyan látjuk azt a piacot, ami a tevékenységünket és jövőnket befolyásolja” – mondta Kozák Tamás. Nyugat-Európa közepén található egy meghatározó gazdasági régió (Blue Banana), ami katalizátorszerepet tölt be az unió gazdaságában. Elemzők szerint Kelet-Közép-Európában is kialakulóban van egy ilyen gazdasági központ, amely hajtómotorja le-

het a térség gazdasági növekedésének, és ebbe a térségbe Nyugat-Magyarország is beletartozhat. Ha csak arra gondolunk, hogy az elmúlt évek logisztikai beruházásainak 20-25 százaléka Győr környékén valósult meg, akkor ez valóban annak a jele, hogy enneke a körvonalazódó gazdasági centrumnak a részévé tud válni legalább az ország egy része. A másik nagy körvonalazódó gazdasági erőter Budapest és annak környéke, ahol a logisztikai beruházások bő fele valósult meg, noha csak a népesség 20-25 százaléka él itt. A logisztikai háttér fejlődése kedvező hatást gyakorolhat az ipari növekedésre is: csak pár példa erre a BILK és a Páty, Gyál vagy épp Bicske környékén megvalósuló logisztikai parkok. Ahogy haladunk keletre, a harmadik nagy befolyásoló tényező Románia és Bulgária európai uniós csatlakozása, amelynek

hatása eleinte főleg az adminisztráció csökkenésében, a könnyebb határátjárásban érhető majd tetten. „Ilyen szempontból az egyik szemünk sír, a másik nevet. Nekünk is elég komoly szállítmányozási bevétel-kieséssel kell számolnunk a vámolással kapcsolatos tevékenységek kiesése miatt” – mondta Kozák Tamás. Moszkvát sem szabad figyelmen kívül hagyni. Az orosz gazdaságpolitikában megfigyelhető egyfajta aktivizálódás, ami érződik Magyarországon is. Habár Záhony 3,5 évenként újra és újra slágertéma, de talán most valami történik. Érzik a gazdaságpolitika alakítói is, hogy most valamit tenni kell. A keleten megfigyelhető ébredés nálunk is megfigyelhető kelet felé. A következő öt évben Záhony versenyképessége Ágcsernyőhöz képest és a kelet-nyugati forgalomban betöltött részesedése attól függ, hogy a következő 1-2 hónapban mit lépünk. A kelet-nyugati forgalomban versenyhátrányban vagyunk a magas pályahasználati díjak miatt a szlovák és a lengyel vasúttal szemben. „Eddig csak Ágcsernyővel mértük össze magunkat, de nagyon büszkék most sem lehetünk, ha a teljesítéseket nézzük, azonban januártól a román-ukrán átmeneten egy újabb logisztikai központ is felveszi a versenyt!” – mondta Kozák Tamás. A másik, a versenyképességet alapvetően befolyásoló tényező, hogy az uniós kapukban mennyi idő alatt tud kialakulni egy tényleges hozzáadott értéket képviselő logisztikai központ. „E téren az elmúlt években semmi konkrét lépés nem történt, az utolsó pillanatban va-

gyunk, hogy ténylegesen lépünk, és ehhez vannak is talán biztató jelek.”

A gazdasági térségek kialakulásával párhuzamosan kialakulnak a régiós logisztikai központok. Magyarországon még nem elterjedt gyakorlat, de Nyugat-Európában megfigyelhető jelenség, hogy a multinacionális cégek a logisztikai tevékenységeket kiszervezik, ami újabb piacot jelent az e piacon jelen lévő vállalatok részére. A logisztikai költségek aránya 10-20 százalék körül mozog egy átlagos termelő cégnél. A hagyományos szállítmányozó piac átalakulóban van, egyre inkább a logisztika részévé válik, ahogy a logisztika is a szállítmányozás részévé. Az a hagyományos üzleti logika, hogy a szállítmányozó a fuvarozó és a fuvaroztató között egyfajta koordináló szerepet lát el, a határok elmosódása miatt változik. Az értéklánc optimalizálása minden területen zajlik.

Magyarországon a vasúti fuvarozás részaránya 21-22 százalék körül volt tavaly, Kelet-Közép-Európában 30 százalék, de ez csökkenő tendencia a közúti fuvarozás javára, szerencsére lassuló ütemben. Nyugaton ez a részarány kisebb, de a vasúti fuvarozás volumene az utóbbi években lassan növekszik. Ma már kilenc bejegyzett magánvasút működik Magyarországon, és jövőre tovább nő a számuk. A piacnyitás tehát megkezdődött. 2007. január 1-jétől megszűnik a derogáció hatása, bármely külföldi vasút vállalhat elvileg belföldi fuvarokat is Magyarországon. Ezzel a lehetőséggel azonban vélhetően január 2-án még nem élnek majd a MÁV Cargo versenytársai. Ez már csak azért

sem mehet gyorsan, mert a vasútüzemi hatósági engedélyeket, igazolásokat a külföldi vasutaknak is be kell szerezniük. A nemzetközi és tranzitszállítás részaránya nő az összes szállított mennyiségben belül. Elemzők szerint a fajlagos költségek miatt a vasúti szállítás 3-500 km-es szállítási távolság felett válhat a közútinál előnyösebbé.

A vasúti árufuvarozásban olyan jelenségek vannak, amelyek a légi közlekedésben 5-7 éve voltak megfigyelhetők. 3-5 éven belül kialakulhat az a 3-4 nagy stratégiai szereplő, amelyik alapvetően meghatározza az uniós vasúti fuvarpiac képét. Ez persze nem jelenti a magánvasutak eltűnését, de kialakulnak olyan nagy stratégiai partnerségi kapcsolatok, amelyeket figyelembe kell venni. A szolgáltatási színvonal javításával függnek össze a vasút szerepét erősítő stratégiai célok. Elsők között a pontosság javítása említhető, amiben most nem a vasút az élenjáró. A jelenlegi tehervonat-átlagsebességet növelni kell, a 2-3 órás határtechnológiai időket le kell csökkenteni 40-60 percre, míg az üres futások jelenlegi 30-40 százalék feletti arányát 30 százalék alá kell levinni. Az egyik legnagyobb baj az erőforrások hiánya és az infrastruktúra rossz állapota (ezért nehezen tartható a menetrendszerűség).

A MÁV Cargo mint vasúti operátor végzi a szolgáltatást meghatározó piaci tényezőként, leányvállalatai révén pedig komplex logisztikai (MÁV Kombiterminál) és szállítmányozási (MÁV-TRANSSPED) szolgáltatásokat nyújt ügyfeleinek.




Kovács Imre:

A MÁV Cargo esélyei

Kovács Imre, a MÁV Cargo vezérigazgató-helyettese előadásában felvázolta azokat az elveket, prioritásokat, amelyek a következő évben jellemezni fogják a társaság lépéseit. Hatékonyságnövelő intézkedések, vagonpark-fejlesztések, átláthatóbb struktúra irányába történő lépések, új termékek, elektronikus adatkommunikációs fejlesztések hivattak növelni a forgalmat és a nyereséget.

„Az életünk tanulásból áll, mások tapasztalataiból próbáljuk leszűrni a tanulságot. Azt a hibát nem akarjuk elkövetni, amit mások már elkövettek, ami jól csinálnak, azt pedig megpróbáljuk átvenni. A MÁV Cargo olyan üzletpolitikát folytat, amely lehetővé teszi a szállítványozó cégek egymás mellett élését. Egy ilyen konferenciát nem lehetne az osztrák vasúti szállítványozó cégek között megrendezni, mert más az üzletpolitikájuk” – e gondolatokkal kezdte előadását Kovács Imre.

„Sok vád éri a nemzeti vasutakat, hogy hatalmukkal visszaélve nehezítik a magánvasutak piacra lépését. Őszintén szólva én mehetnék valami versenyhivatalhoz, hogy mennyivel nehezebb a helyzetem, mint egy magánvasútnak. Egy magánvasút, amely üzleti vállalkozás, egy üzleti lehetőség megnyílása esetén kocsit bérel, felújítat vagy vesz és máris fuvaroz. Nálunk ez nem működik! Teljes egészében állami tulajdonú céggént közbeszerzés, pályázatások terhelik a munkánkat, ha eszközt szeretnénk bérelni, akkor is közbeszerzetnünk kell. Aki még nem élt ilyen keretek között, elképzelni sem tudja, milyen korlátokat jelent ez az üzleti szférában” – mondta el Kovács Imre.

A német infrastruktúra nem hasonlítható össze a magyarral, az ott megszokott minőségi garanciák nyújtása itt sajnos komolyan fel sem merülhet.

A jövő egyik nagy kérdése, hogy a magánvasutak milyen hatással lesznek a vasúti árufuvarozási piacra. A magánvasutak jellemzően ott jelennek meg, ahol nagy mennyiségű tömegáru szállításáról van szó (Németország, Lengyelország, Románia). Magyarországon azonban nincsenek meghatározó tömegáru-szállítások, ezért kicsi a magánvasutak lehetősége a gyors térnyerésre. Az évi 46 millió tonnás fuvarmennyiségből ugyanis nagyon nehéz irányvonati rendszert megszervezni, a Cargo vonatainak kevesebb mint fele irányvonat. A Cargo ezért a közúttal szeretne versenyezni, nem a magánvasutakkal.

A tranzitszállításban a jövőben csak menetrendszerinti vonatokat továbbítanak, illetve olyanokat, amelyek átvételről déli szomszédaink nyilatkoznak. Ettől a határátmenetek környékén átvételi kapacitás híján veszteglő tehervonatok számának mérsékelését várják.

A MÁV-val kötött szerződéseket újra kell gondolni és piaci alapokra helyezni. Növelni kell a pályavasút felelősségét az infrastruktúra használhatóságáért, hogy ne lehessen szinte minden fennakadást vis majorként kezelni. A pályahasználat díja az egyik legmagasabb Európában. Ha az osztrák árakon vehetnék a pályahasználatot, az 15 milliárd forinttal csökkentené a költségeket. E problémák egyformán sújtják valamennyi piaci szereplőt, ezért egységes fellépés szükséges akár a Magyar Vasúti Egyesülés útján.



A MÁV Cargo megalapítása az utolsó utáni pillanatban történt, a céget terheli a meglévő struktúra, amely a fejlődés gátja. „A privatizációtól azonban nincs oka félnie a cargósoknak, ez egy hatalmas üzleti lehetőség. A vevő ugyanis nemcsak piacot, hanem egy piaci értéket is kap. A privatizáció további létszámleépítéssel sem jár majd, a Cargo ugyanis már most is Európa egyik leghatékonyabb, árufuvarozást végző vállalata” – mondta Kovács Imre.

Az idei eredmény várhatóan meghaladja a 2,5 milliárd forintot. Miközben a következő 7 évben legalább 20 milliárd forintot kell a tehervagonok rendelkezésre állásának növelésére költeni. Jelenleg 8000 üzemképes vagonnal rendelkezik a cég, miközben 13 ezer van állományban. Új kocsik beszerzésére nincs remény, azok az acélárak miatt olyan drágák, hogy az kigazdálkodhatatlan, de egy korszerű mozdony darabja is egymilliárd forint felett van. A következő három évben több mint 4 milliárd forintot fordítanak IT fejlesztésekre, amivel jelentős hatékonyságnövelés érhető el mind a Cargo, mind a fuvarozatók részéről. Ugyancsak stratégiai kérdés a vontatási kapacitás rugalmasság, megfelelő minőségben való biztosítása, amely saját mozdonypark 2007-től történő fokozatos felállításával érhető el. Jövő év végére akár 30 saját mozdonya is lehet a MÁV Cargonak.

További cél a következő évben a korszerű szolgáltató vállalattá válás feltételeinek megteremtése. Ennek része kereskedelmi stratégia és szervezet kialakítása, az üzleti folyamatok korszerűsítése, folyamatmenedzsment rendszer kialakítása, a vasúti árufuvarozásra vonatkozó szabályozás kialakításában való aktív részvétel és lobbitevékenység, valamint a sikeres privatizáció elősegítése.

Az árufuvarozó vasutak számára problémás, hogy a tervezett, EU-forrásokból megvalósuló beruházások személyszállítás-orientáltak. A 160 km/órás kiépítési sebességet a tehervonatok biztosan nem tudják kihasználni, hiszen sem mozdony, sem kocsik nincsen ehhez. Sokkal kevesebb pénzért lehetne árufuvarozás-frekventált vonalakat fejleszteni.

„Mi szeretne lenni a MÁV Cargo? Magyarországon meghatározó súlyúak szeretnénk lenni a vasúti árufuvarozásban, Közép-Európában egy stratégiai partnerhálózatban szeretnénk dolgozni, a teljes körű vasúti árufuvarozási tevékenységben mi szeretnénk az elsők lenni, értéknövelt szolgáltatásokkal a vállalatcsoportunkon keresztül szeretnénk egy magánszolgáltató vállalat lenni” – ismertette az üzletpolitikát egy mondatban Kovács Imre.

Dr. Berényi János:

„Kétszínű” vasútpolitika az unióban



Dr. Berényi János a márciusban alakult Magyar Vasúti Egyesülés elnök-vezérigazgatójaként először szerepelt a szakmai nyilvánosság előtt, ezért előadásának központi eleme volt az új szervezet bemutatása, majd a vasúti piac európai tendenciáinak áttekintése, az EU vasúti politikájának, valamint a vasút és közút közötti verseny elemzése következett.

A Magyar Vasúti Egyesülést ez év márciusban alapította meg öt vasút: a MÁV, a MÁV Cargo, a GySEV, a CER és az MMV. Azóta csatlakozott még három országos vasúti működési engedéllyel rendelkező társaság: a Mátrai Erőmű, a MÁV-Hajdú és a Train Hungary. Még nem tag a Floyd, de remélhetőleg csak egyelőre. Az egyesülés célja a közös bel- és külföldi érdekképviselet, a magyar kormányzati szereplőkkel való kapcsolattartás, a vasúti szabályozások megfelelő minőségű megalkotásának elősegítése, a nemzetközi fórumokon való egységes fellépés és képviselet biztosítása. A cél a maga teljességében képviselni a vasutasokat. Az egyesülés nyitott, nemcsak fuvarozókat várnak, hanem bármely, vasúti téren tevékenykedő szervezetet, céget.

Az EU-ban a közlekedés adja a GDP 7 százalékát, foglalkoztatja a munkavállalók 5 százalékát. Az EU alapelveinek gyakorlati megvalósulása a közlekedés nélkül elképzelhetetlen. A három alapelv – az áruk, személyek, szolgáltatások szabad áramlása – a közlekedés nélkül elképzelhetetlen. Európában a '90-es évek első felében kimondták, hogy szükség van a vasútra, de egy transzparens, átláthatóan működő vasútra van szükség, amelynek infrastruktúrájához szabad hozzáférést kell biztosítani az ezt igénylőknek. A vasút térvesztése azonban nem állt meg, ezért az EU részéről sokkal hangsúlyosabban kellett megforgalmazni a vasúttal szembeni követelményeket, elvárásokat. Ennek fontos része a vasutak műszaki egységesítése, amelynek elősegítésére felállították az Európai Vasúti Ügynökséget. E folyamat koordinálásában hazai részről a Magyar Vasúti Egyesülés vesz részt.

A fuvarpiaci helyzet azonban továbbra is torz. Ennek két legfőbb oka a vasúti és közúti infrastruktúra-használati díjának különböző mértéke (a közút jelenleg olcsóbb) és a vasúti infrastruktúra állami támogatásának nem elégséges mértéke. A közúti szállítás növekedési üteme ma is nagyobb, mint a

vasuté. A közút jobban eleget tud tenni a komplex logisztikai tevékenységek iránti igénynek, az EU-bővítés hatására az olcsóbb keleti fuvarozók nyugaton 30 százalékkal lejjebb vitték a fuvardíszintet, ezért a közúti forgalom növekedése messze felülmúlja a vasútét. A vasúti közlekedés részaránya az EU 15 tagállamában a teherszállításban 10 százalék alá, a személyszállításban 7 százalék alá csökkent, és az új EU-tagállamokban is folytatódott a közúti szállítás térnyerése.

„Az EU a vasutakkal szemben kétszínű politikát folytat” – jelentette ki Berényi János. A szavak szintjén ugyan elismerik a vasút előnyösebb voltát, a gyakorlatban azonban az unió nehezen tud ellenállni a vasútnál erősebb közúti lobbinak. Az infrastruktúra-pénzek többsége továbbra is a közúti fejlesztéseket célozza EU-szerte. A vasutat preferáló politika a támogatásban kevésbé jelent meg.

Az állam a magas vasúti infrastruktúra-használati díjon keresztül fölözi le az áruszállítást végző vasutak bevételeit. Ezzel a lehetőséggel térségünk államai előszeretettel élnek is. „Azonban amit az állam megnyer a révén, elveszti a vámon! Egy flexibilisebb árképzés előnyösebb volna a vasúti fuvarozás versenyképességének növeléséhez, és nem kéne borzolni a kedélyeket olyan döntésekkel, mint amit a Magyar Vasúti Hivatal a közelmúltban hozott az év közbeni, egyoldalú fuvarkedvezmény megvonásáról. Az érintett vasútvállalatok pert kezdeményeztek a hivatallal szemben, ami egy nagyon bátor lépés volt” – vélekedett Berényi János.

Tovább nehezíti a helyzetet, hogy a közúti járművek a vasúttal ellentétben csak helyel-közzel fizetnek az út használatáért, és ahol fizetni is kellene, az is könnyen megkerülhető alsóbbrendű utakon, jelentős környezeti károkat okozva ezzel. Ez komoly versenyhátrány a vasutak számára, ami bújtatott állami támogatásként is felfogható a közút javára, ennek révén a közúti szállítás iránti kereslet nagyobb mértékű, mint a valós költségek esetén lenne. A közút használói által meg nem fizetett környezeti kár mértékét a Levegő Munkacsoport évi 1000 milliárd forintra teszi. E pénzből a magyar vasutat fel lehetne hozni európai színvonalra.

Szót kell ejteni a „jövő kamionjairól”, a 25,5 méteres, 60 tonna összsúlyú Megalinerekről és Gialinerekről, amelyekről egyre több szó esik EU-s vasúti összejöveteleken is. E közúti járművek kétszer akkora, mint a ma közlekedő járművek. Ha két ilyen kamion egymás mögé kerül, meg sem lehet előzni. Fajlagosan azonban jóval alacsonyabb fuvar költségeket lehet velük elérni, ami egy újabb, szinte behozhatatlan hátrányt jelenthet a vasútnak. Mi lehet erre a vasutak válasza? – teszik fel a kérdést vasúti konferenciákon. Megfogalmazódott, hogy a mai átlagos, 550 méter hosszú és 1000-1200 tonnás vonatok helyett 1000 méter hosszú, 2000 tonnás vonatokat képezzenek, de ezek közlekedtetésére az európai vasúthálózat zöme alkalmatlan. Erős lobbija van ezeknek a közúti járműveknek, elsősorban Skandináviában, Hollandiában és Németországban külön korridorokat akarnak kijelölni a közlekedésükre.

„Az európai vasutakat továbbra is a nemzeti bezárkózás, a féltékenység és nem az együttműködés jellemzi. A korlátokat az emberi fejekben a legnehezebb lebontani. Az USA-ban és Japánban már 50 százalék felé közelíti a vasút részaránya a teherforgalomban, nálunk 10 százalék alatt van. Pedig itt is vannak nagy távolságok!” – idézte a tőzsdei bevezetés előtt álló német vasút vezetőjét, Hartmut Mehdornt az előadó. E különbségek jó részét a német vezető is az interoperabilitás hiányára vezette vissza.

Grausz Imre, az Intercontainer Hungary igazgatója:

Magyarország az ICF hálózatában



A bázeli központú Intercontainer-Interfrigo (ICF) az év derekán a korábbi Pannoncont Kft.-ben 100 százalékos tulajdonrészt szerzett, majd a céget – amely júliustól az Intercontainer Hungary nevet vette fel – beépítette a cégcsoport szervezetébe. Ezzel a lépéssel a magyarországi cég a korábbinál jelentősebb szerepet tölt be az ICF hálózatában, mint ahogy Magyarország is kiemelkedő fontossággal bír a svájci vasúti operátor számára – közvetítette Franz Böninek, az ICF vezetőjének üzenetét a konferencián előadó Grausz Imre, az Intercontainer Hungary ügyvezető igazgatója, aki a cégcsoport szemszögéből a vasúti áruszállítás hosszabb távú magyarországi, valamint délkelet-európai esélyeit is elemezte és értékelte.

„Az ICF csaknem 40 éve van jelen a kombinált áru fuvarozási piacon, és mögöttünk lévő évtizedek tapasztalati alapján bátran mondhatjuk, hogy a Magyarországgal és magyarországi ügyfelekkel való kapcsolat és együttműködés kiváló” – kezdte értékelését Grausz Imre. Jelenleg az ICF Európában – mintegy 2700 speciális vasúti kocsiból összeálló – 150 vonatot közlekedtet hetente, ami évente több mint 500 ezer TEU küldeményt és 610 millió TEU-kilométert, végeredményben pedig 180 millió eurós forgalmat jelent – ismertette a cégcsoport eredményeit Grausz Imre. A magyarországi leányvállalat vezetője fontos lépésként említette, hogy az ICF ebben az évben a minőség biztosítása és javítása érdekében új, saját személyzettel rendelkező forgalomfelügyeleti irodákat nyitott Szabadkán a szerb–magyar, Dimitrovgrádban a szerb–bolgár, valamint Kapikulében, a török–bolgár határon. Ezek az irodák felelnek az ICF délke-

let-európai ügynevezett shuttle, azaz közvetlen vonatainak zökkenőmentes operatív irányításáért.

Eközben az ICF megvált az Intercontainer Austria GmbH-ban meglévő részesedésétől, azonban ez a cég továbbra is az ICF ügyfele maradt, és a délkelet-európai forgalom egyes részeiben továbbra is az Intercontainer operatív partnere maradt, az Intercontainer Basel és Intercontainer Hungary alkotta ICF-csoportnak. Ez utóbbi vállalat, vagyis az Intercontainer Hungary Kft. ez év júliusában szerveződött újjá a korábbi Pannoncont Kft. alapjain, azt követően, hogy az ebben a cégben lévő 40 százalékos részesedését 100 százalékra növelte az ICF. Ezzel a lépéssel nem változott meg az a helyzet, hogy a volt Pannoncont Kft. munkatársai továbbra is a már megszokott szolgáltatásokat nyújtják a budapesti központban, valamint Budapest MAHART-kikötőben, a Záhonyban és Tiszaújvárosban lévő kirendeltségeken. Mindezek mellett az Intercontainer Hungary Kft. a magyar forgalmakkal kapcsolatban az operatív feladatok egy részét is átveszi a bázeli központtól, majd 2007. január 1-jétől teljes körű felelőséggel jegyzi a magyarországi forgalmak egy részének lebonyolítását, a beszállítókkal való tárgyalási jogot, így a forgalom tervezését és ellenőrzését is. Ez jól mutatja, hogy az Intercontainer Hungary rendkívül fontos szerepet tölt be az ICF-csoportban, ahogy Magyarország is az ICF hálózatában – tolmácsolta Franz Böni gondolatait Grausz Imre. Hazánk szerepéről szólva elmondta: úgy az export, import, mint a dél-európai tranzit szempontjából Magyarország nagy jelentőséggel bír az ICF számára. Összesen heti 50 vonat közlekedik Magyarországról vagy Magyarországra a Hamburg–Bremenhaven–Budapest BILK, a Mannheim–Sopron, a Wanne–Sopron, a Sopron–Bukarest, a Sopron–Szkopje, a Sopron–Thesszaloniki és Athén, a Sopron–Isztambul és természetesen a Budapest–Koper útvonalon. Emellett további vonatprojektek lehetőségét is folyamatosan vizsgáljuk. Ezek eredményéről pedig időben tájékoztatjuk majd partnereinket, mondta Grausz Imre, aki – élve az alkalmalmmal – a Szállítmányozás 2006 konferencián jelentette be, hogy 2007 kezdetétől a logisztikai és hajózási szakma számára egy új, zártvonati összeköttetést kínálnak Budapest BILK terminálról Bukaresten keresztül a Fekete-tengeri Constanta kikötőjébe.

Az Intercontainer Hungary ügyvezetője ezt követően Franz Böni értékelését mutatta be arról, miként ítéli meg az ICF a magyar és délkelet-európai piacok további fejlődési lehetőségeit. „Közép- és Délkelet-Európa iparosodása és az uniós országokkal lebonyolított árucseré az elkövetkezendő években erősen növekedni fog. Az új nemzetközi munkamegosztás biztosítani fogja az intenzív forgalomnövekedést, az outsourcing és offshoring (tevékenység kiszervezési és kihelyezési) folyamatok továbbra is kedvezni fognak a közép- és délkelet-európai székhelyű cégeknek. A nemzetközi áruforgalom mindezek mellett az arányosnál erősebben növekszik majd. Az EU tervezett keleti bővítése további impulzusokat ad majd az egyébként most is erős fejlődésnek” – mutatott rá elemzésében Franz Böni, aki ennek alátámasztására egy kutatási eredményt említett. A Deutsche Bank Research egyik tanulmánya szerint a Németország és Délkelet-Európa viszonylatában az áruforgalom az 1997 és 2015 közötti időszakban jelentős – Magyarország esetében 250, európai átlagban pedig 200 százalékos – növekedésére lehet számítani.

Polgár László, brüsszeli közlekedési attasé:

Új közlekedéspolitika az unióban

A konferencia második napján a program kissé átalakult, mert a hallgatóságot érintő aktualitásokat részletekbe menően ismertették az előadók. Elsőként Polgár László brüsszeli közlekedési attasé taglalta az Európai Unió új közlekedéspolitikájának irányelveit, a régebbi prioritásokból kiindulva. Összességében megállapította, hogy már nem megvalósíthatatlan célokat tűztek ki, jobban igazodnak a piaci folyamatokhoz.

A 2001-ben megjelent Fehér Könyv (White Paper) tíz évre szóló cselekvési programot vázolt fel, amelyet félidőben, azaz idén felülvizsgáltak a szakemberek. Maga az Európai Bizottság (EB) és a tagállamok az Európai Tanácsban (ET) is megerősítették a korábban megfogalmazott fő irányvonalakat, de azok hangsúlyait bizonyos területeken áthelyezték, rugalmas eszköztár kialakításával.

Az EB jelentése a jelenlegi helyzetkép felvázolásában – sokat vitatott módon – a saját sikertörténeteit sorolja az eltelt időszakról, nevezetesen hogy a testület időarányosan mennyire jól áll a szükséges jogszabályok megalkotásában (kivéve az úthasználati díjak szabályozását), liberalizálták a vasúti árufuvarozást vagy például milyen fejlődés következett be a forgalomelterelő beruházásokat támogató Marco Polo-program révén. Konzolidálódott a légi közlekedési és a hajózási piac, nőtt a környezettudatos gondolkodás szerepe. Az alternatív energiaforrások használata és a közlekedés terrorizmus elleni védelme terén is számottevő eredmények születtek. Az előadó a lelkesen üdvözölt gondolatokról szkeptikusan szólt: személyes véleménye szerint az elkövetkező, 2010-ig tartó időszak feladatait úgy kellett volna meghatározni, hogy a bekövetkezett változásokat a kitűzött célokhoz mérve elemzik.

A megújított Fehér Könyv legfontosabb megállapítása, hogy a rendelkezésre álló statisztikai adatok alapján a forgalomnövekedést nem sikerült leválasztani a GDP növekedéséről, ráadásul a közút részaránya mindenhol jobban bővült a vasúténál. E szoros összefüggés tendenciája várható a 2020-ig terjedő időszakban is, ezért az új cél már nem a GDP és a forgalom „elszakítása” és a vasúti szállítás „erősítése”. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy az EU elfordult a környezetbarát közlekedési módoktól, csak éppen nem érdemes a piaci igények ellenében tennie.

Az új cselekvési program is négy feladat köré csoportosítja a teendőket. Az első a fenntartható mobilitás célkitűzése, amely egyfelől a közlekedésbővülésről annak negatív hatásait hivatott leválasztani, mégpedig úgy, hogy a környezetbarát technológiákat továbbra is ösztönzik, de a tényleges átterést csak ott várják el, ahol az célszerű. A logisztika és az intermodalitás fejezetei mellett egy új fogalommal is kezdhünk ismerkedni: ez a ko-modalitás, amely az egyes közlekedési módok közötti szükségtelen párhuzamok elkerülésére irányul.



A következő prioritás a védelmi témákról szól és az energetikai-környezetvédelmi kérdéseket taglálja. Az ET ugyan nem fogadta be azt a kezdeményezést, hogy egységesen adóztassák meg az üzemenyagokat, de a városi közlekedés fejlesztése és az utasjogok biztosítása terén jelentős előrelépések várhatók.

A harmadik feladatesoportban az innováció fejlesztése kap fontos szerepet az EU új közlekedéspolitikájában. Az áruszállító-logisztikai területen széleskörű egyeztetés indult, amely például a szűk keresztmetszetek kiküszöbölésében nyújthat segítséget, de a túlszabályozást igyekeznek elkerülni a szakemberek.

Végül, de nem utolsósorban prioritást kapott az EB „szívügye”, a nemzetközi képviselet uniósítása. A vasúti államközi megbeszéléseken az EU nehézkesen juttatja érvényre elképzeléseit, de az EB nem csügged, inkább küldetésnek tekintti ezt a célt, még akkor is, ha nem fogadja osztatlan lelkesedést.

Az október 12-ei ET-ülés résztvevői elégedettek voltak a Fehér Könyv felülvizsgálatával, de megjegyezték, hogy az ágazat – a közlekedésbiztonsági terület kivételével – kevesebb jogszabályt hordozzon, helyettük más eszközöket, például a Marco Polo-programot kellene előnyben részesíteni. Az EU stratégiája emellett a még szorosabb együttműködések, a folyamatos egyeztetéseket és a hatásvizsgálatok megerősítését szorgalmazza.

Csizmadia István:

Az uniós források felhasználása

Csizmadia István, a Nemzeti Fejlesztési Ügy-nökség (NFÜ) alá tartozó Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program Irányító Hatóság (KIOP IH) igazgatója előadásában hangsúlyozta: hazánk pillanatnyilag csak a Strukturális Alapok révén részesül uniós forrásokból, de a 2007–2013-as időszakban már a Kohéziós Alapból is finanszírozhatóak lesznek az ÚMFT operatív programjai.

Az operatív programok (OP) azok a fejlesztéspolitikai dokumentumok, amelyek már ágazati és regionális szinten fogalmazzák meg azt, hogy a 2007 és 2013 között hazánkba érkező, csaknem hétezer milliárd forintnyi fejlesztési forrást milyen arányban és mire fordítsuk. Az OP-ok végleges, Brüsszelbe benyújtandó változatának elkészítéséhez az NFÜ munkatársai – az ÚMFT összeállításához hasonlóan – ezúttal is számítottak a szakmai, érdekképviseleti, társadalmi szervezetek, a gazdasági, az önkormányzati, a tudományos és a civil szféra képviselőinek javaslataira, véleményére.

A társadalmi egyeztetés november 20-ig tartott a Közlekedési Operatív Programról (KözOP), amelyet az előadó olyan képlékeny finanszírozási megállapodásnak nevezett, amelyet szép szólamokkal és csúf megjegyzésekkel egyaránt illettek. Komoly vitára ad okot, hogy a Fehér Könyv idei változásai (például a közlekedésbiztonsági célkitűzések, utasjogok) nem jelennek meg az operatív programban, de látni kell, hogy a hazai viszonyok (például a mozgáskorlátozottak körülményei) nem is adottak hozzá. Az igazgató ugyanakkor hozzátette, hogy az Európai Unió maga sem ad konkrét stratégiát erre vonatkozóan.

A KözOP a közlekedésfejlesztés területén négy prioritási tengelyt határoz meg: az ország és a régióközpontok nemzetközi elérhetőségének javítása; a térségi elérhetőség javítása; a közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése; valamint a városi és az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése. A KözOP-ra a végleges döntéstől függően 1361-1802 milliárd forint áll rendelkezésre.

A KIOP az eddigi időszakban 110 milliárd forintból gazdálkodott, amelyből 65 milliárd forintos keret jutott a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére. Az összeg jelentős részét, 55 milliárd forintot fordítottak közútra, csupán 10 milliárd forintból fejlesztették a vasúti közlekedést. A KIOP ugyanis alapvetően nem a szolgáltatások színvonalának közvetlen emelésére, hanem az infrastruktúra fejlesztésére helyezi a hangsúlyt, például gyorsforgalmi utak építésére, sávészélesztésekre.

Az ipari parkok és logisztikai szolgáltató központok (LSZK) támogatásáról szólva Csizmadia István kifejtette: a KIOP mellett a Gazdasági Versenyképesség Operatív Prog-



ramban (GVOP) kaptak helyet az ez irányú fejlesztések, de abban csak elenyésző mértékben. Viszont szükség volt oda is kihelyezni, hiszen Magyarországon nemcsak a kimondottan logisztikai szolgáltatók végeznek logisztikai jellegű beruházásokat, hanem egyéb elszámolható tevékenységek is sorolhatók e szakterületbe. Az is lényeges kérdés, hogy csak azoknak nyújtsanak támogatást, akiknek „kerítésen belül” szükségük van rá, vagy mindenkinek, hiszen az LSZK-k külső infrastruktúrája is elmaradott sok esetben.

Ezzel kapcsolatban az elhangzott előadás felvetette a régióközponttá válás problémáját is. Az igazgató véleménye szerint az LSZK-kkal foglalkozó prioritás a legkevésbé kidolgozott – mind céljaiban, mind stratégiájában – az ÚMFT-ben, ezért az OP-ok kidolgozása során a konferencia résztvevőitől is vár hozzászólást.

Marco Sorgetti:

Tendenciák az unióban



Marco Sorgetti, az Európai Vámügyintézők és Szállítmányozók Szövetségének (CLECAT) főtitkára az általa képviselt szervezet tevékenységén keresztül festett képet arról, hogy a szállítmányozási szakma miként tudja megjeleníteni és érvényesíteni érdekeit az uniós jogalkotási mechanizmusokban.

Az 1958-ban alapított CLECAT – amelynek magyar részről ettől az évtől már teljes jogú tagja a Magyar Vámügyi Szövetséget, a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségét, valamint a Vám, Jövedéki és Agrár Szolgáltatók Szövetségét tömörítő Konföderatív Tanács – 24

ország vámügyi és szállítmányozási szakmai érdekképviselőit, cégeit képviseli az Európai Unió döntéshozó intézményei előtt. Ezt mindenekelőtt rendkívül alapos, az érintett vállalatok tevékenységének minden mozzanatát, érdekeit figyelembe vevő szakmai előkészítő munkával teszi. Ennek részét képezi a tudományos igényű kutatás valamennyi fő szállítási módozat, valamint a vám és logisztika, illetve ellátási lánc esetében. „Ha nincs közös szállítmányozói tudat, és nem rendelkezünk a saját szakmánkra vonatkozó pontos elképzelésekkel, valamint az ezeket alátámasztó megkérdőjelezhetetlen adatokat és számokat felvonultató felmérésekkel és előrejelzésekkel, gyakorlatilag nem tudunk lobbizni az unió különböző döntéshozó testületeinél. Erre azonban óriási szükség van, ugyanis az Európai Parlamentben vagy Tanácsban ma meghozott döntések – bár hatásuk rövid távon alig érezhető – hosszú távon, akár 50 évre is meghatározzák a szakmánk jövőjének alakulását” – fogalmazott Marco Sorgetti. A CLECAT főtitkára megjegyezte, hogy szervezetük úgy próbálja meg érvényesíteni az érdekeket, hogy – a jövő fejlődéséről érthető modelleket, víziókat készítve – a szakmai kérdéseket politikai kérdésekké alakítja, hiszen a döntéshozók, vagyis például az Európai Parlament politikusai az ilyen formába öntött kérdéseket tudják hatékonyan és gyorsan megvitatni. Mindennek az a legfőbb értelme, hogy az unió olyan stratégiákat alkosson és olyan döntéseket hozzon, amelyek a lehető legtöbb fél, így a különböző tagországok és szakmák, iparágak számára elfogadhatóak, és azért, hogy olyan szabályozás szülessen, amit a piaci mechanizmusok nem írnak felül rövid időn belül. A piaci realitástól elszakadt rendelkezések ugyanis visszavetik a logisztikai és szállítmányozási ipar teljesítményét is, ami pedig az uniós GDP-nek összességében több mint 13 százalékát adja, vagyis a szállítmányozó és logisztikai szektor eredményessége az unió valamennyi polgárának az érdeke.

Ahhoz, hogy az említett folyamatok, vagyis az érdekegyeztetés és érdekérvényesítés sikerhez vezessen, minden érintettnek erőfeszítéseket kell tennie. A szállítmányozási, logisztikai szektor vállalkozásaira vagy vállalataira háruló feladat többek között az is, hogy figyelemmel kísérjék a tevékenységüket közvetlenül vagy közvetetten érintő szabályozások változásait, lehetőleg még a döntéshozatal előtt. Saját országukban pedig lobbizzanak azért, hogy az összeurópai fórumokon őket is képviselő szakpolitikusok aktívan és a logisztikai, szállítmányozási ipar vállalatainak érdekeit is szem előtt tartva dolgozzanak az európai törvényhozás különböző szintjein. Azok a vállalkozások, amelyek nem lesznek naprakészek a mindennapi üzletmenetben, az ügyfelekkel folytatott kommunikációban adódó problémák miatt könnyen piacvesztéssel számolhatnak – figyelmeztetett Marco Sorgetti.

A főtitkár előadásában kitért a magyar logisztikai és szállítmányozási szakma esélyeire is, jónak minősítve azokat, többek között az ország kedvező földrajzi helyzete és a fő közlekedési folyosók adta előnyök miatt. A jó lehetőség kiaknázásához azonban szükség van a helyes felismerésekre, azokat követően pedig a konkrét lépésekre. Ezek között az egyik legfontosabbnak az északi és a mediterrán régiókkal való kapcsolódási pontok fejlesztését említette Marco Sorgetti.

Dr. Ascsillán Endre:

Hogyan részesülhet a hazai logisztika minél jobban az uniós tortából?



Dr. Ascsillán Endre, a könyvvizsgáló, pénzügyi, jogi és adótanácsadó cégek körében piacvezető PricewaterhouseCoopers (PwC) vezető menedzsere az európai uniós támogatások kapcsán nemcsak a Közlekedési Operatív Programról (KözOP) beszélt, hanem bemutatta a résztvevőknek a 2007–2013 közötti időszak finanszírozási forráslehetőségeinek széles körét 24,6 milliárd euró, azaz hozzávetőleg hétezer milliárd forint értékben. – A brüsszeli költségvetés által jóváhagyott keret olyan alapból való, amelynek Magyarország is befizetője, és ebből közvetett vagy közvetlen módon – más ágazatokhoz képest sokkal kedvezőbb mértékben – mintegy kétezer milliárd forint a fuvarozói, szállítmányozói és logisztikai szolgáltatói szektorra szabadul. Igaz, az összeg jelentős hányada központi infrastrukturális fejlesztésekre fordítódik – mondta az előadó.

Bár a konkrét támogatási lehetőségek várhatóan csak a jövő év elején látnak napvilágot, amikor Brüsszel jóváhagyja a november végéig benyújtott operatív programokat (OP), az előadó fontosnak tartotta felhívni a jelenlévő vállalkozások képviselőinek figyelmét arra, hogy saját pénzügyi tervük készítésekor számoljanak az uniós pénzekkel. Ezeket a támogatásokat pillanatnyilag egyetlen keretösszegben látjuk, de az ország hét évre szóló stratégiai célkitűzéseinek megfelelően érkeznek majd hazánkba: az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT), a végrehajtására megfogalmazott OP-ok, majd a belőlük eredő, kiemelt projektek megvalósítását célzó, részletes akciótervek alapján, amelyek pályázati felhívások tervezeteit is tartalmazzák majd. – Rekordnagyságrendű forrás áll rendelkezésünkre, de ezeket le is kell tudni hívni, és ehhez még nagyon sokat kell tenni – vázolta a jövőt a vezető menedzser.

A logisztikai szolgáltatók számára fontos beavatkozási területek négy operatív program tervezetében is fellelhetők: a Gazdaságfejlesztési Operatív Programban (GOP) a saját telepen belüli beruházásokra; a Közlekedési Operatív Programban (KözOP) a közúthálózat és a MÁV fejlesztésére, valamint egyéb közlekedésirányítási és -biztonsági feladatokra; a Regionális Operatív Programokban (ROP-ok) helyi vállalatfejlesztésre, eszközbeszerzésekre; továbbá a Társadalmi Megújulás Operatív Programban (TÁMOP) a szakemberek képzésére. Ezek végleges változatai indulnak útjukra Brüsszelbe november végén, a széleskörű társadalmi egyeztetést követően.

A GOP célja elősegíteni a magyar gazdaság hosszú távon fenntartható növekedését. Ez négy eszközzel érhető el: K+F munkával és innovációval a versenyképességért; a vállalkozások (kiemelten a kis- és középvállalkozások) jövedelemtermelő képességének erősítésével; az információs társadalom és a modern üzleti környezet erősítésével; valamint a pénzügyi eszközök technikai prioritásával. A tervezet javaslata szerint a végleges döntéstől függően 588-882 milliárd forint jut

ezekre az előirányzatokra, ebből 12 százalék, azaz 70-105 milliárd forint az ágazat szempontjából fontos harmadik prioritásra, vagyis a telepen („kerítésen”) belüli logisztikai megoldások korszerűsítésére, például informatikai fejlesztésekre, csarnok- és útépitésre – nevezetesen valamennyi infrastruktúra- és telephelyfejlesztésre, ideértve az intermodális áruforgalmi csomópontok logisztikai szolgáltatásainak javítását. Ez ötszöröse annak a forrásnak, amely a Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT I.) keretében, a 2004–2006-os időszakban állt rendelkezésre ugyanerre a célra.

Az eltelt hónapok egyik legfontosabb tanulsága az volt, hogy a tervezés során rendkívül fontos olyan nagyságrendű támogatásokat nyújtani a projekteknek, amelyek valóban előmozdítják a fejlesztéseket. Logisztikai területen például kapacitásnövelés céljára a második körben legfeljebb 120 millió forint támogatást lehetett igényelni, holott egy-egy komolyabb beruházás jellemzően 1,5-2,5 milliárd forintba került. Lengyelországban 300-400 millió forintos nagyságrendig emelték fel a határt és kevesebb projektet támogattak, de így hatékonyabban érték céljt. – Ugyanakkor véget ért a tanulási folyamat a szolgáltatók számára is, a következő ciklusban már a fenti feladatcsoportokban megfogalmazott szempontok mentén, jól átlátható módon elkészített üzleti tervekkel kell jelentkezni a pályázatokon. Ebben továbbra is segítséget nyújt mind az államigazgatás, mind az erre szakosodott szervezetek, cégek, mint például a PricewaterhouseCoopers – fejtegette a támogatási szakember.

A következő beavatkozási terület az 1600-1800 milliárd forintos keretösszeggel rendelkező KözOP-ban található, amely az elérhetőség javítását célozza az ország versenyképességének növelése és a társadalmi-területi kohézió erősítése végett, környezetkímélő közlekedési módok és a közösségi közlekedés fejlesztése révén. Ezen belül fontos célkitűzés az ország nemzetközi és az egyes térségek saját elérhetőségének javítása, de a logisztikai szolgáltatók számára különösen az a terület lényeges, amely a különböző közlekedési módok összekapcsolásáról és a gazdasági központok közlekedési infrastruktúrájának fejlesztéséről szól. Ide tartozik például az 500-600 milliárd forintos vasútfelújítás a MÁV és a GySEV részéről, de a KözOP által javasolt pénzügyi tábla a keretösszeg mindössze 2,3 százalékát, azaz mintegy nyolcvan milliárd forint támogatást irányoz elő erre a célra.

Abban mindenki egyetért, hogy Magyarország jó logisztikai adottságokkal bír, tehát nagy lehetőségeink vannak.

– A dolgok mélyére nézve azonban sem az alapinfrastruktúra (például éppen a vasúthálózat), sem az egyéb előkészítő munkák jelenlegi színvonala nem engedi, hogy ezeket a „kincseket” kiaknázzuk – állapította meg az előadó, hozzáfűzve, hogy személyes szívfájdalma a Szegedet érintő schengeni projekt meg nem valósulása az elmúlt pénzügyi időszakban. Aggodalmát fejezte ki a záhonyi térség és a Dunaújvárosi Logisztikai Szolgáltató Központ sorsát illetően is, hiszen velünk szemben a keleti szomszédaink gőzerővel készítik elő a saját regionális projektjeiket, és ezzel veszélybe kerülhet a térségi központtá válás magyar érdeke. Értelenségének is hangot adott, hogy a szaktárca miért támogatja jobban Győr-Gönyűt, mint például Dunaújvárost; támogatási szakemberként ő maga abban lát nagyobb potenciált, ennek dacára még mindig csak alközpontként szerepel a ter-

vekben. A PwC vezető menedzsere nemzetgazdasági szempontból egyúttal javasolta is a kijelölt helyszínnek felülvizsgálatát.

A fent részletezett GOP-ban és KözOP-ban szerepelő logisztikai tárgyú beavatkozások tartalmilag kiegészülnek az egyes ROP-ok ezen területeket érintő, a közlekedési és logisztikai infrastruktúra fejlesztését célzó beavatkozásaival. Az Észak-Alföldi ROP (ÉAROP) szakirányú célkitűzése az iparterületek infrastrukturális és szolgáltatás-fejlesztése. Ez lényegében azt jelenti, hogy az ÉAROP társfinanszírozója kíván lenni olyan logisztikai projekteknek, amelyek a Debrecen–Nyíregyháza–Záhony térségében található. A dél-alföldi és a dél-dunántúli ROP logisztikai központok külső elérhetőségének javítását célozza (a meglévő ipari parkok kapacitásának átalakításával együtt), tehát itt új központok létesítésében már nem gondolkodnak. Az észak-magyarországi ROP négy-öt intermodális csomópontról szól, bár ennek mikéntjét a szakemberek még nem igazán látják. Az mindenesetre nagyon valószínű, hogy megfontolt és előkészített megoldásokkal ki lehet majd használni az ukrán és szlovák határokon várhatóan bővülő forgalmat. Három ROP (a közép-dunántúli, a nyugat-dunántúli, valamint részben a közép-magyarországi) is szorgalmazza az együttműködő klaszterek kialakítását egyes ágazatokban; ez kiváló lehetőség például a Magyar Logisztikai Klaszter érvényesülésének is.

A negyedik beavatkozási terület a TÁMOP, amely hordozza a korábbi időszak tanulságait, amikor is a szakképzés, felnőttképzés és vállalatban belüli képzés terén a rendelkezésre álló 17 milliárd forintos uniós támogatásból mindössze 2 milliárdot sikerült lehívni. Ezt a jövőben mindenképpen jobban ki kell használni, és erre remény is van, mivel az efféle költségeknek már 50-60 százalékát teremthetik meg az uniós források.

Dr. Ascillán Endre azzal zárta előadását, hogy számítnak a jövő év eleji érdeklődés-rohamra, amire sajnos ők maguk is csak információkavalkáddal válaszolhatnak, hasonlóan a 2004-2006-os időszakhoz, amelyet sok bíráló is ért erről az oldalról. – Meggyőződésem, hogy ma Magyarországon a kellenél több hivatal foglalkozik információ-szolgáltatással, és nem ártana ésszerűsíteni az ágazatonkénti tanácsadást sem. A PwC már tett javaslatot a szaktárcanak a beszállítói szektor finanszírozási forráslehetőségeinek kezelésére, ami nálunk jelenleg négy intézmény hatásköre, Szlovákiában pedig már rég egy csatornán áramlik az információ a vállalkozások felé – kezdeményezte ismét az előadó, majd hozzátette: a konferencián részt vevő szakmai szervezeteknek, vállalkozásoknak az elkövetkező három-négy hónapban célszerű átgondolni saját, öt-tíz évre szóló tervüket, jól megfogható, jól körülhatárolt módon, akár az érdekképviselletekkel, akár a támogatásokat kezelő Nemzeti Fejlesztési Ügynökséggel és annak regionális hivatalaival egyeztetve. – A korábbi nem megfelelő előkészítések miatt most túlzott munka folyik, adott projektekből fejtik vissza a célkitűzéseket. Ez egyébként önmagában hasznos is, de ebben a helyzetben különösen nagy szükség van az érintett üzleti világból érkező észrevételekre, fejlesztési igényekre – szorgalmazta a hallgatóság közreműködését a pénzügyi szakember.

Varga Violetta

Interneten a konferencia:
www.szallitmanyozas2006.hu

A MAGYAR SZÁLLÍTMÁNYOZÁS ÉRTÉKELÉSE



Kocsis Mária Magdolna



Siklós Csaba

A Magyar Szállítványozásért Díjat a Magyar Szállítványozók Szövetsége 2003-ban alapította. Idén negyedik alkalommal ítélte oda az MSzSz a szakmai életműdíjakat azoknak a szakembereknek a hosszú időn át végzett munkáját elismerve, akik a magyar szállítványozás művelésében, fejlesztésében elismerésre méltó érdemeket szereztek. A szállítványozó szakma rangját emelte azon kiemelkedő kollégák sora, akik az előző években kaptak ilyen díjat, illetve ezúttal vették át először azt.

Az MSzSz elnöksége fontosnak tartotta, hogy olyan vezető személyiségek munkáját is elismerje, akik esetleg nem szállítványozóként működtek, de támogatásukkal, korrekt együttműködésükkel segítették a magyar szállítványozókat, illetve a Szövetség munkáját.

A Magyar Szállítványozásért Díj 2006. évi kiöntetettjei:

Kocsis Mária Magdolna,
Siklós Csaba,
Vernes János.

Kocsis Mária Magdolna az Eurosped alapításával és vezetésével vált a magyar szállítványozás kiemelkedő személyiségévé. Pályafutásának első időszaka a Volán Tefuhoz kötődik. Ő volt a szakma első vezérigazgató-nője, de még ennél is fontosabb megemlékezni arról a kiemelkedő fegyvertényről, amivel a Volán Tefu nemzetközi közúti áru fuvarozását kifejlesztette.

Kocsis Mária Magdolna 1989-ben, egy kétszobás lakásban alapította az Eurosped Kft.-t, amelyet ma már a piacvezető közúti szállítványozó cégek között tarthatunk számon. Irányításával a cég évről évre töretlenül fejlődött. Tevékenységükben – bár profiljukat folyamatosan bővítették – mindig is meghatározó volt a közúti szállítványozás. A székesfehérvári logisztikai központjuk forgalma is elősegíti, hogy az Eurosped Zrt. a közeljövőben belép a „hatmilliárdosok” klubjába. Kocsis Mária Magdolna az Eurosped Zrt. elnökeként különös figyelmet szentel a fiatal szakemberek nevelésére is. Az sem véletlen, hogy munkatársa kapta az egyik idei Termék és Logisztika díjat.

Siklós Csaba azon kiemelkedő szakemberek közé tartozik, akik a másik oldalról segítettek a magyar szállítványozókat. A GySEV Zrt. vezérigazgatójának legnagyobb érdeme a szállítványozók szemében, hogy speditőr cégeket tulajdonló vasúti fuvarozó vállalkozás vezetőjeként semleges maradt és speditőrbarát üzletpolitikát folytatott. Közlekedési miniszterként és a MÁV, illetve a Malév elnökeként is a tőle megszokott korrekt együttműködés híve maradt.

Siklós Csaba a GySEV szakmai vezetőjeként segítette és támogatta a céghez tartozó speditőr cégeket, amelyek közül elsősorban a Raabersped

TMÁNYOZÁSÉRT DÍJ



Siklós Csaba, Kocsis Mária Magdolna és Vernes János

és a Raaberfreight tartozik a legjobbak közé. Reméljük, hogy Siklós Csabát aktív nyugdíjasként is támogatóként és szakmai partnerünkként tarthatjuk számon. Nyugdíjas éveikhez jó egészséget kívánunk, és egyúttal gratulálunk ahhoz, hogy a MÁV igazgatóságának tagjává választották.

Vernes János a Magyar Szállítványozásért Díj legfiatalabb kitüntetettje. Ennek ellenére már több évtizede a vasúti szállítványozás kiemelkedő személyisége. Nevéhez fűződik a Chemoldanzas sikertörténete. Vezetésével vált az egykori svájci-magyar vegyes vállalat meghatározó magyarországi vasúti szállítványozó céggé és maradt mindaddig, amíg ő volt az ügyvezető igazgató. A múlt évben mint az utódcég Chemol Logistics felügyelő bizottságának elnöke vonult vissza. Három évtizedes sikeres szállítványozó pályafutása a Chemolimpexhez és a Chemoldanzashoz fűződik, amelyek ma már a magyar szállítványozás történetének elismerésre méltó fejezetei.

Kocsis Mária Magdolnának, Siklós Csabának és Vernes Jánosnak a magyar szállítványozók egész közössége nevében mondunk most köszönetet, és gratulálunk a példamutatóan sikeres pályájukhoz, mindhármuknak további sikereket és jó egészséget kívánunk!

A Magyar Szállítványozási és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége



Vernes János

Szállítmányozók és fuvarozók találkozója a Hotel Corinthia Aquincumban



A szállítmányozók és fuvarozók ma már hagyományos konferenciafogadása szinte ott folytatódott, ahol tavaly abbamaradt. Kautz István még Gustav Potschalkót is idézte, akinek múlt évi beszéde már közszájon forog a szakmában: a sikerhez szerencse is kell.

Több mint száz szaktekintélyt és topmenedzsert láthattunk vendégül a Hotel Corinthia Aquincumban. Ma már az is hagyomány, hogy ezen a fogadáson adják át a Magyar Szállítmányozásért Díjakat. Az idei kitüntetettek: Siklós Csaba, Kocsis Mária Magdolna és Vernes János. A szokásos születésnap köszöntők tovább emelték a hangulatot. Az idei konferencia is sokáig emlékezetes marad számunkra.



Gelencsér Kálmán és Siklós Csaba



Kozák Tamás mondott pohárköszöntőt



Kozák Tamás, Horváth Zsolt Csaba, Siklós Csaba, Iszak Tibor és Kovács Imre



Kautz István gratulál Kocsis Mária Magdolnának és Siklós Csabának



Horváth Zsolt Csaba a kollégák körében



A 75 éves Gelencsér Kálmánt, a Masped nyugalmazott vezérigazgatóját utódja, Kautz István és legkedvesebb tanítványa, Varga Zoltán köszöntötte



A 70 éves dr. Bárány István pályafutásának emlékezetes éveiről beszélt a fogadáson



Dr. Józán Tibort, a GySEV nyugdíjba vonult vezérigazgató-helyettesét 60. születésnapja alkalmából köszöntötték



Dr. Józán Tibornak Péchy László és Kiss Gyula gratulál



Torma Imre tíz éve főtitkára a Szállítmányozó Szövetségnek. A szakma kiemelkedő személyiségét jubileuma alkalmából Kiss Pál, a Magyar Közlekedési Kiadó tulajdonosa és vezetője köszöntötte



Torma Imre, Gelencsér Kálmán és Péchy László



Vernes János és Stefan Tatrai az egykori „chemolos” évekre emlékezett



Kiss Gábor, Kocsis László és Csiszár Károly



Megbízóik körében a Raabersped menedzsmentje

Marco Sorgetti Budapesten



Marco Sorgetti, a CLECAT főtitkára a konferencia alkalmából érkezett Budapestre és tárgyalt dr. Berényi Jánossal, a Konföderatív Tanács soros elnökével, valamint Torma Imrével, az MSzSz főtitkárával. Mint ismeretes, Magyarországot a Konföderatív Tanács képviseli az európai szövetségként működő CLECAT-ban

Fotó: Izsák Éva



Ötvös Nándor:

Wáberer György 50 éves

Néhány hete beszélgettem Wáberer Györgyvel, a Waberer's Holding fővezérével, akkor még a Révész Eurotrans felvásárlásáról, a Multicontról és a Csepeli Szabadkikötőről. Elmaradt a kedves kérdések köre a további tervekről és az MKFE körüli történésekről, mivel akkor azonnali hatállyal vacsoráznia kellett Révész Bálinttal és Szemerey Lóránddal. Gondoltam egyet és az esélytelenek nyugalmával ismét megkerestem Wáberer Györgyöt. Ismét elegáns hotel, ismét elegáns vendéglátás. Bizonyára, mert kedvel. De lehet, hogy másért.

– November elsején ötvenéves lettél. Isten éltesse! Zavar, ha emlékeztenek az idő múlására?

– Minden jónak tudok örülni.

– Úgy hallottam, a születésnap házibulid nem mindennapira sikerült. Kik voltak a vendégek?

– A magánéletem az enyém, nem szeretnék róla beszélni.

– Mit kaptál ajándékba? Mit lehet neked adni?

– Azt gondolom, hogy ha ezen az úton jársz, nem lesz interjú.

– Zárkózt ember vagy, igazán nem ismer senki. Te ismered magad?

– Nem lehetsz sikeres, ha nem ismered magad és ha nem tudod, hogy bizonyos értelemben egyedül vagy a világon.



– Mit jelent egyedül lenni a világon?

– Sporthasonlással élnék. Egy hosszútávú futó versenyen fontos minden, ami előzőleg veled történt, honnan jöttél, ki vagy, mit ad neked a családod, mit kaptál az élettől, de ott és akkor csak az számít, hogy hogyan teljesítesz. Akkor és ott dől el, ki és mi vagy igazán.

– Hosszútávú futó vagy? Indultál a maratonin?

– Küzdő típusnak tartom magam. Kellenek a kihívások és igen, lefutottam a maratonit.

– Győztél?

– Amit akartam, elértem.

– Ötvenévesen mindent elértél?

– Muszáj így kérdezni?

– Mit értél el az életben?

– Megkaptam az élettől azt a lehetőséget, hogy az, amit szeretek csinálni, az az enyém.

– Mit szeretsz csinálni? Miért lettél a közúti fuvarozás vezére, a szállítmányozás elviseltje, a logisztikai szolgáltatások irigyeltje?

– Biztosan interjút akarsz? Mert azt gondolom, hogy helyénvaló kérdés lenne az, hogy miért nem más csinálta meg azt, amit én.

– Miért lettél a Volán Tefu privatizátőre?

– Mert az akkori vezérigazgató nem járult hozzá, hogy mint korábban sokan, a cégtől egy kis ingatlant vásároljak meg piaci feltételekkel a számítástechnikai cégem számára.

– Viccelsz?

– Nem. Komolyan. Úgy gondoltam, hogy akkor és ott igazságtalan volt az eljárás velem szemben. Ezért a már sokszor kiírt privatizációs pályázatot megvettem, mert tenni akartam valamit. Ez sikerült.

– Csak rajtad múlt?

– Mit lehet erre tízegynehány év távlatából válaszolni? Természetesen nem. Hiszen nagyon sok olyan emberrel dolgoztam, akik hozzájárultak ahhoz, hogy együtt sikeresek legyünk.

– Kik ezek az emberek?

– A munkatársaim. Azok, akikkel együtt dolgoztam és építjük azt a vállalatot, amelyik ma Közép-Kelet-Európa egyik meghatározó logisztikai szolgáltatója.

– Reklám nincs ingyen. Szóval mik a jövő céljai?

– Fejlesztjük a BILK-et, a Szabadkikötőt. Jövőre külföldön terjeszkedünk. Most elsősorban Románia érdekel.

– Az MKFE-ről legközelebb?

– Legközelebb.

www.integratorforum.hu

Újabb Waberer's-bővítés

Újabb, vasúti kapcsolattal ellátott raktárbázis építéséről döntött a Waberer's Holding. Wáberer György bejelentette, hogy a csaknem egymilliárd forintos beruházás révén a Waberer's Holding Zrt. többségi tulajdonában lévő BILK Logisztikai Zrt. 2007. április végére 9600 négyzetméternyi korszerű raktárral bővül. A BILK százhektáros területének csaknem hetven százaléka lesz beépítve 2009 elejéig, addigra a raktárak, valamint az irodák összterülete eléri a kétszázezer négyzetmétert.

UTA Magyarországon

Sofőrök készpénz nélkül



Új fejezet kezdődik az UTA-szolgáltatások magyarországi forgalmazásában. Tulajdonos- és ügyvezetőváltás mellett döntött az európai hálózatot működtető német Union Tank Eckstein GmbH. Mint ismeretes, a budapesti Mintrade Kft. volt az UTA kizárólagos képviselője az elmúlt években. A közelmúltban azonban az UTA közvetlenül is megjelent Magyarországon, és a Mintrade Kft. 100 százalékos megvásárlásával tovább bővítette direkt szolgáltatásainak forgalmazását hazánkban. Nagy István kapott ügyvezető igazgatói megbízást, akit a Creditreform hazai vezetőjeként ismer a szakmai közvélemény.

– Mit jelent ez a változás?

– Engedje meg, hogy a kérdés megválaszolására előtte röviden bemutassam az Union Eckstein GmbH-t és az UTA szolgáltatásait. Az UTA évtizedek óta Európa egyik piacvezető szolgáltatásikártya-forgalmazója. Az UTA-kártyák biztosítják a fuvarozók részére többek között az üzemanyag-vételezést, az autópályadíjak, a tehergépjárművek javítási költségeinek igénybevételét halasztott, utólagos fizetés mellett. A fuvarozó döntésétől függően bármelyik benzin-, olajforgalmazó töltőállomáson tankolhat, hiszen a kártya kúthálózat-független. Ügyfelünk ugyanakkor fizetheti például a német, olasz stb. autópályadíjat, igénybe veheti a GO Boxot minden kötöttség nélkül. A legnagyobb előny azonban abban jelentkezik, hogy az igénybe vett szolgáltatások fizetése utólag történik. Az UTA szolgáltatási kártya egy olyan készpénzkímélő eszköz, amely teljes biztonságot nyújt a fuvarozó cégeknek. Végig az úton biztonságban van a fuvarozó, biztonságban van a fuvarozó cég, mert az UTA mindenhol segít a váratlan események során is. A megbízható útitárs, hogy röviden fogalmazunk.

És most a kérdésre válaszolva: mi változott? Az UTA szolgáltatásait ez évtől kezdődően nyugat-európai mintára végzi. A fuvarozó cégek az UTA-kártya igénybejelentése után egy minősítő eljárás keretében kerülnek bevizsgálásra, kicsik, nagyok egyaránt. Ha valakinek egy autója, másvalakinek 50 autója van – hasonló mércével, de a nagyságrendnek megfelelően kerül minősítésre. Nálunk nincs különbség kis és nagy cég között, számunkra mindenki ügyfél.

A minősítés keretében egy hitellimit kerül meghatározásra. A hitellimit eléréséig az ügyfelünk szabadon használhatja az UTA szolgáltatási kártyát és veheti igénybe a széles körű szolgáltatásokat. Újdonság, hogy 2006 nyarától az UTA kedvezni akar a magyar fuvarozóknak, ezért csökkentettük a szolgáltatási díjakat, bevezettük az euróalapú elszámolást, ami azért is fontos, mert a jövőben a fuvarozókat az árfolyamvesztés nem érinti. Ugyanakkor január 1-jétől a külföldi áfavisszaigénylésben is új lehetőséget kínálunk. Az UTA automatikusan jóváírja a következő számlájában az előző



számlából visszaigényelhető áfát az adott ország törvényeinek megfelelő minimum adóvisszaigénylési összeg elérése esetén. Kisebbségi fogyasztású ügyfeleknek természetesen működik a negyed-, fél- vagy teljes éves visszaigénylés.

– *Nem szokványos napjainkban, hogy egy nyugati vállalkozás engedményeket ad magyar cégeknek, ez tényleg újdonság. Mire utal a szlogen: VÁLTSON UTA SEBESSÉGRE?*

– A szlogennel két üzenetet szeretnénk eljuttatni a fuvarozó társadalomhoz.

Az UTA egyrészt a meglévő és Magyarországon ismert kártyaszolgáltatók mellett alternatívát kíván ajánlani, kúthálózat-független kártyát pluszszolgáltatásokkal, másrészt ösztönözni akarjuk az ügyfeleket a kártya kiváltására.

Az UTA-kártya előnye elsősorban nemzetköziségében rejlik. Ma már nemcsak Nyugat-Európában, hanem Kelet-Európában és a legutóbb csatlakozott EU- és potenciális EU-országokban is használható. Az UTA-hálózat egyre bővül. Jelenleg több mint 22 000 töltőállomáson és kb. 15 000 egyéb szolgáltatási ponton vehetik igénybe szolgáltatásainkat ügyfeleink.

– *Kézpénz nélkül Európában? Ez is lehetne a jelszavuk?*

– Valóban ez a célunk, hiszen a készpénz biztosítása a legnehezebb feladat ma a magyar fuvarozóknak. Természetesen az utólagos fizetés nem azt jelenti, hogy az UTA hosszú távú hitelt

biztosít a vállalkozásoknak, hanem azt, hogy a szolgáltatást nem előre és nem azonnal, hanem utólagosan kell ki-egyenlíteni. Ebben szigorúak vagyunk, hiszen a lehetőséggel, a bizalommal élni lehet és kell, de nem szabad visszaélni.

– *Ismert a fuvarozók helyzete: az EU-csatlakozás óta egyre nehezebb, és Románia, Bulgária csatlakozása is feltételezhetően tovább ronthatja a felté-*



teleket. Az UTA hogyan segíthet a fuvarozóknak szolgáltatásaival?

– Az UTA-tól Nyugat-Európában már megszokott szolgáltatási minőség bevezetésével jelentősen tudunk segíteni a fuvarozók versenyképességének javításán. A cégünknel egy ügyfélközpontú munkafolyamat került bevezetésre annak érdekében, hogy kényelmes és korszerű szolgáltatást biztosítsunk a fuvarozó cégeknek.

Munkatársaink munkaidőn túl is állnak az ügyfelek rendelkezésére, és a nemzetközi fuvarozás területén szerzett széles körű egyedülálló ismeretekkel, információszolgáltatással segítik a fuvarozó vállalkozásokat. Az UTA több mint 1500 dolgozója, nemzetközi hálózata előnyt jelent ügyfeleink részére. Ugyanakkor ne felejtjük el, hogy az UTA-kártya igénybevétele – az utólagos fizetés biztosítása – segít a folyamatosan likviditási problémákkal küzdő cégeknek is. Az UTA szigorú elszámolási rendszere ugyanakkor a nem fizető vállalkozások kizárásával elősegíti a tisztességes piaci szereplők érvényesülését, ezáltal a piac „tisztuláson megy keresztül”, csak a tisztességes fuvarozó vállalkozások maradnak életben, javítva saját piaci helyzetükön. Értékarányos szolgáltatásunkkal arra törekszünk, hogy a fuvarozók a feladataikra tudjanak összpontosítani, és minden más problémájuk megoldásában a segítségükre legyünk.

Nem véletlenül hangsúlyozzuk: UTA-KÁRTYA = a megbízható útitárs!



Fuvardíjtükör

A CBRB gázolaj jegyzése a vizsgált időszak első felében 50,00 EUR/100 l érték felett volt. Az időszak második felében azonban ismét 47 és 50 EUR/100 l közé csökkent a gázolaj jegyzése.

Az **ARA-kikötőkben** dunai relációkba ismét csökkent a feladott szója és magnezit mennyisége. Emellett MCP, útszóró só és ércet kerültek még berakásra. Rajnai, majnai kikötők, illetve a német csatornák irányába folyamatos volt az árukínálat, energetikaiszén-, gabona-, szója-, agyag-, érc-, magnezit-, gipsz-, műtrágya- és ócskavasrakományok szerepeltek az árukínálatban. A fuvardíjak a kisvízi pótlékoknak köszönhetően emelkedtek.

A **Majrán** gabona-, cement-, kálisó-, homok-, kavics- és ócskavasrakományok kerültek feladásra elsősorban rajnai, illetve holland rendeltetéssel. A **Felső-Duna német szakaszán** a tartósan alacsony vízállás következtében jelentősen megugrott a könnyítések száma. Nagyobb mennyiségű rönkfa is feladásra került osztrák kikötőkbe.

Ausztriában folyamatosan rakodtak acélárut, gabonát és műtrágyát. Az alacsony vízállás miatt a hajók csak korlátozott merüléssel, az átlagosnál kisebb mennyiségeket tudtak fuvarozni.

Szlovákiában továbbra is a gabona- és acélárurakományok kerültek berakásra. A vízállás miatt itt is jelentősen csökkent az egyes hajókban feladott mennyiségek.

Magyarországon acéláru, gabona és olajos magvak szerepeltek az árukínálatban. A feladásra váró nagy árumennyiség és az alacsony vízállás következtében tovább nőtt az igény a hajótérre. A fuvardíjak az emelkedő igények és a kisvízi pótlékok miatt emelkedtek. Az Al-Duna irányába folyamatos a gabonafélék fuvarozása.

Berakó kikötő \ Kirakó kikötő	ARA-kikötők	Felső-Rajna	Ausztria	Szlovákia	Magyarország	Constanta
ARA-kikötők	–	9,90	17,70	22,70	24,20	–
Felső-Rajna	9,60	–	18,00	–	–	–
Ausztria	23,30	22,70	–	–	5,70	–
Szlovákia	24,80	25,30	5,80	–	–	–
Magyarország	28,20	29,10	12,30	–	–	19,00
Constanta	–	–	–	–	12,60	–

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

Nemzetközi belvízi hajózási nap Würzburgban

Több hajózási eseménynek volt házigazdája 2006. október 5-én Würzburgban. A történelem címszavakban.

- **Wolfgang Tiefensee** német közlekedési miniszter tovább erősítve a német közlekedéspolitikát eddigi törekvéseit egyértelműen állást foglalt a belvízi hajózás fejlesztése mellett, ennek keretében kiemelte a **flotta modernizálását** (az előző, kb. 20 éves támogatott modernizálási program 10 éve zárult le, Magyarországon sosem volt), a német hajózás támogatott beépítését az európai áru fuvarozási logisztikai rendszerbe, valamint a Duna Straubing–Vilshofen közötti szakasza hajózási viszonyainak javítását.
- **Hans Spitzner** bajor államtitkár a Duna fenti szakaszának kiépítésére egyedüli kompromisszumos megoldásként az ún. C változatot, azaz az Aicha térségében megépítendő **vízlepcsőt** tartja elfogadhatónak, ennek megvalósítása érdekében Bajorország teljes befolyását beveti.
- **Heinz Hoffmann**, a Német Hajózási Szövetség (BDB) és egyben az Európai Hajózási Szövetség (EBU) elnöke, az MSG (Majnai Hajózási Szövetkezet) elnök-igazgatója e minőségeiben utoljára lépett pódiumra. **Nyugdíjba vonulása** alkalmából a német belvízi hajózás frank királyaként és egyben eddigi legnagyobb húzóerejeként búcsúztatták. 1957-ben kezdett dolgozni az MSG-nél üzletkötőként, 2001-től volt a szövetséget elnöke.
- **Rinus de Korte** az EBU új elnöke belépőjében a Heinz Hoffmann által kiépített pályát folytatása mellett foglalt állást.
- A **VBW** (Egyesület a Belvízi Hajózásért és Hajóutakért) e napra időzítette éves közgyűlését. Günter Dütemeyer igazgató nyitóbeszédében a következő időszak **legfontosabb feladataiként** a közlekedéspolitikai lobbizás keretében a Duna kiépítését, a hajózási kutatás-fejlesztést, az EU-NAIADES program megvalósítását és a „félkész” CMNI (Budapesti Egyezmény) teljessé tételét jelölte meg.

Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége

Projektekre osztjuk a pénzt?

A 2006. november 16-i újságokban a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közzétette a közlekedési operatív program projektlistáját. Az elmúlt évek, évtizedek tapasztalatai alapján nem meglepő, amit olvashatunk. Az operatív program által támogatott 54 projektből 38 a közút, 7-7 a vasút és a városi és elővárosi közlekedés fejlesztését, míg 1-1 projekt a közlekedési módok összekapcsolását és a víziközlekedést támogatja.

A víziközlekedés egyetlen projektje a Győr-Gönyű Kikötő továbbfejlesztése, amelyet a minisztérium (akkor még KHVM) álmodott meg sok-sok évvel ezelőtt. Akkor évi 1-1,5 millió tonna rakodására tervezték a pozsonyi kikötő magyar ellenpárjaként, mert mertek nagyot álmodni. A kikötőben a statisztika szerint 2005-ben a be- és kirakott áruk mennyisége 295 ezer tonna volt.

A laikusokban persze felvetődhet a kérdés: a hajósok miért zúgolódnak már megint, legalább kapnak valamit.

A válasz: azért, mert:

- Az elmúlt két évben 19, illetve 20 dm évi átlagos merüléssel lehetett az amúgy minimum 25 dm-re „kalibrált” Dunán hajózni, és ez, meg persze a bevételkiesés „kicsit frusztrálja” a hajós és fuvaroztató társadalmat. A bevételkiesés ellehetetleníti a hajózási társaságok működését, fejlesztésekre, beruházásokra nem marad forrás. A hajók 50-70 százalék közötti kihasználhatósága drasztikusan leszűkíti többek között a magyar gabonaexport lehetőségeit és veszélyezteti a magyar gabona versenyképességét;
- A hajózás elismerten a legkörnyezetkímélőbb fuvarozási mód, de a művelői a magyar közlekedés mindenkorai irányítóinál mindig háttérbe szorulnak a közúttal és vasúttal szemben, támogatottsága a nullához konvergál;
- A hajók sorban futnak zátonyra pl. Dunaföldvárnál a hajóútban, ahol időnként egy méterrel is alacsonyabb a vízszint a kelleténél;
- A hajósok minden pályázatból és kedvezményes hitellehetőségből ki vannak zárva, pusztán azért, mert hajósok, míg az EU-s (főképp német és holland) kollégáik folyamatos nyílt és burkolt állami támogatásokat kapnak (éljenek az egyenlő versenyfeltételek!);
- A fejlesztési terv, amelyben kevésbé gondoltak a belvízi áru fuvarozásra és az abban dolgozóakra, a 2007–2013 közötti időszakról szól, tehát legalább még a következő hét év a belvízi áru fuvarozás számára hét szűk esztendő lesz.

A közlekedéspolitikusaink az eredményt látva kétséget kizáróan nem vették figyelembe, hogy a belvízen elfuvarozott évi kb. 5 millió tonnának (a magyar kikötők éves átlagos teljesítménye az utóbbi két évben) az általuk „agyontámogatott” közútra terelt része további dugókat és környezet-szennyezést fog okozni. Amikor majd a 2x3 sávú autópályákat 2x6 sávúra kell átépíteni, mert a személyautóknak már nem lesz hely a sorban álló kamionok miatt, álljanak meg egy percre és emlékezzenek a hét szűk esztendő alatt a támogatás hiánya következtében ellehetetlenített magyar hajózásra. A közlekedéspolitikusok részéről több figyelmet kapna talán a hajózás, ha többszöri kérésének eleget téve a közúti és vasúti lobb mellett álláspontra kifejtésére szót kapna a külföldi mellett a hazai mértékadó közlekedési, logisztikai és szállítmányozási tárgyú konferenciákon is.

Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége

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

Jubileumi VIP-party

10 éve Magyarországon a Renault Trucks



Philippe Gorjux megköszönte tíz év bizalmát



RT Ville vendégei – a 10. évfordulót ünnepelték

Idén ünnepli magyarországi piaci jelenlétének 10. évfordulóját a Renault Trucks. Ennek, valamint az utóbbi másfél évben végbe ment jelentős típusújításoknak és kínálatbővítésnek köszönhető sikereket a magyarországi képviselet november 16-án egy rendhagyó partival ünnepelte meg. Az eseményre szerkesztőségünk is meghívást kapott. Nem hagytuk ki. Cikkünkben beszámolunk arról, hogy a kerek évfordulón mivel rukkolt elő a francia márka.

A borongós novemberi délutánon a Renault Trucks Hungária 10. születésnapjára, egy francia kisvárosba igyekeztünk. Látszólag egyszerű menetek tűnt, mert ez az RT Ville névre keresztelt település a Hungexpo, vagyis a budapesti vásárváros területén vert tanyát. A valóság azonban az, hogy talán előbb értünk volna Franciaországba, mint ahogy a Róbert Károly és a Hungária körút viszontagságain átvergődve megközelíthettük az expo területét.

Burgundia jóféle sajtjait, borait kínáló RT Ville azonban hamar elfeledtette a benzingőzös araszolást. A kisváros pedig annyira nem volt kicsi, hogy az utcáin ne fért volna el egy EURO 5-ös 500 lóerős Magnum, egy 450 lóerős, ugyancsak EURO 5-ös Premium Route, egy Midlum 220.12-es Medium, valamint egy 450.26-os, 6x4-es Kerax, amely éppen RT Ville infrastrukturális fejlesztéseinél serénykedett.

Mivel ilyet még nem csináltunk, ezért – szigorúan teszt üzemmódban – kipróbáltuk a gyártó diagnosztikai műszerét, a Diag NG3-at is. Bátorságunkat és frissen szerzett szaktudásunkat kiváló sajtokkal jutalmaztuk.

Miután a kisváros népe elcsendesedett, Philippe Gorjux, a Renault Trucks Hungária ügyvezető igazgatója jelent meg RT Ville főterén, hogy megköszönje a magyar ügyfelek töretlen hűségét és figyelmét, amivel kitüntették a „francia márkát”. „Az elmúlt bő egy évben teljesen megújult a Renault Trucks termék- és szolgáltatáskínálata. Ezt a folyamatot zárja le ez az ünnepség, amely egyfajta French Touch, azaz francia érintés. Ez az érintés – bár haszongépjárművekről van szó – a Renault Trucks termékein is nyomon kö-

vethető. Ezen jegyek és tulajdonságok közé tartozik a barátságosság, az innováció és a hatékonyság” – jegyezte meg Philippe Gorjux, aki az említett értékeket az üzlet nyelvén is tolmácsolta. „A barátságosság számunka azt jelenti, hogy egész Európában, sőt más kontinenseken is az ügyfeleink közelében vagyunk, figyelünk az igényeikre és arra, hogy a leghatékonyabban és legjobban végezhessék azt a munkájukat, amelyhez termékeinket használják. Az innováció jelenik meg azokban a műszaki megoldásokban, amelyeket az itt kiállított járművekben is felfedezhetnek. Ezek pedig nem l'art pour l'art, azaz nem önmagukért való fejlesztések, hanem tetten érhetőek a járművek teljesítményében, a vezetési komfortban és nem utolsósorban a közlekedési biztonságban, valamint a környezeti terhelés csökkentésében” – mondta az RT Hungária vezetője. Ez utóbbi érényhez – a közép-európai ember fülének, így a mi fülünknek is meglepő, de értelmezhető és értékelendő – gondolatot fűzött hozzá: „a Renault Trucks tisztább közlekedésért folytatott erőfeszítései a tudatos állampolgári tevékenységet szolgálják”. A harmadik elemről, vagyis a hatékonyságról Philippe Gorjux elmondta: „ez nem más, mint tökéletes kombinációja az önsúlynak, a hasznos tehernek, a nyomatékknak, a kereskedelmi sebességnek, a robusztusságnak, az üzemanyag-fogyasztásnak, valamint a Renault Trucks hálózatában dolgozók szakértelmének. Olyan kombináció, amely megköveteli, hogy a fogyasztás, mobilitás, megbízhatóság és biztonság tekintetében a legjobbak között szerepeljünk, sőt bizonyos esetekben referenciává váljunk.”

Az RT Hungária ügyvezetőjének beszéde meggyőzőnek bizonyult, ugyanis az est egyik vendége, az ismert sportriporter, *Hajdú B. István* jelent meg RT Ville főterén, hogy az RT Hungária munkatársainak márkaismeretét és kereskedelmi érzékét alaposan próbára téve bevásároljon a Renault Trucksnál. A képzeletbeli cég képzeletbeli kosarába bőven került a francia gyártó termékeiből, így a kisáru-fuvarozásra, a disztribúciós feladatokra, a hosszú távú fuvarozásra vagy éppen az építőipari vagy kommunális célokra szabott járművekből egyaránt, sőt – nem kis bátorsággal – megvásárolta a Magnum Hannoverben bemutatott és hamarosan a magyar piacon is kapható, limitált szériában gyártott változatát, a Vegát is.

A nagybevásárlás után nem meglepő, hogy RT Ville népe jó hangulatban töltötte az estét, *Berkes Gabriella* musicalénekes szononestje pedig igazi desszertnek számított.



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.



HUNGÁRIA INTERMODAL KFT.
1239 BUDAPEST, FURÓPN ŰT 4.

EXPORT:

TEL: + 36 1 289 6176
FAX: + 36 1 289 6103
EXPORT@INTERMODAL.HU

IMPORT:

TEL: + 36 1 289 6177
FAX: + 36 1 289 6101
IMPORT@INTERMODAL.HU

ÉRTÉKESÍTÉS:

TEL: + 36 1 289 6173
FAX: + 36 1 289 6172
NTTILN.ZAHALKA@INTERMODAL.HU



BLOCK VONATI HÁLÓZAI

- DUNA TIBA EXPRESS
- HAMBURG HUNGÁRIA SPRINTER
- HUNGÁRIA EXPRESS
- KOMBI EXPRESS

VONATPROJEKTEK (SZÓRITUDOMÁNYI IRÁNYOK)
ANTENNA SZERVÍZ MAGYARORSZÁGON

HUNGÁRIA INTERMODAL

Beszerezés 2007

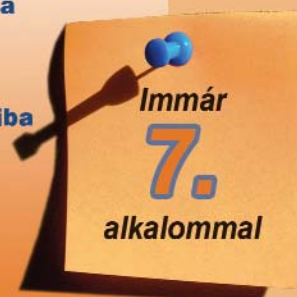
Fókuszban a piaci árnyomás és a versenyképesség

Konferencia: 2007. január 30-31.

Szaknap: 2007. január 29. **HOGYAN TOVÁBB E-BESZERZÉS?**

Workshop: 2007. január 23. **A TENDEREZTETÉS ALFÁJA:**
BESZERZÉSI PIACKUTATÁS, INFORMÁCIÓGYŰJTÉS

- Linda O'Donoghue, SC Director: Az IBM beszerzési területének átalakítása
- A távol-keleti beszerzések buktatói és kockázatai
- Versenyképes-e még az EU és Magyarország?
- A gazdasági elemzések visszacsatolása a beszerzés tervezési folyamataiba
- A Sarbenes Oxley törvény hatásai a beszerzési folyamatokra
- A Gazdasági Versenyhivatal a beszerzési szövetségekről, kartellekről
- Beszerzés és projektmenedzsment összefüggései



TEL: 06 1 459 7300 FAX: 06 1 459 7301 E-MAIL: CONFERENCE@IIR-HUNGARY.HU



médiapartnereink:

Supply Chain Monitor

NAVIGÁTOR

MAGYAR
KÖZLEKEDÉS

Menedzsment Fórum
www.mfor.hu

MILOS SPEDICIÓN KFT

INTERNATIONALE SPEDITION



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

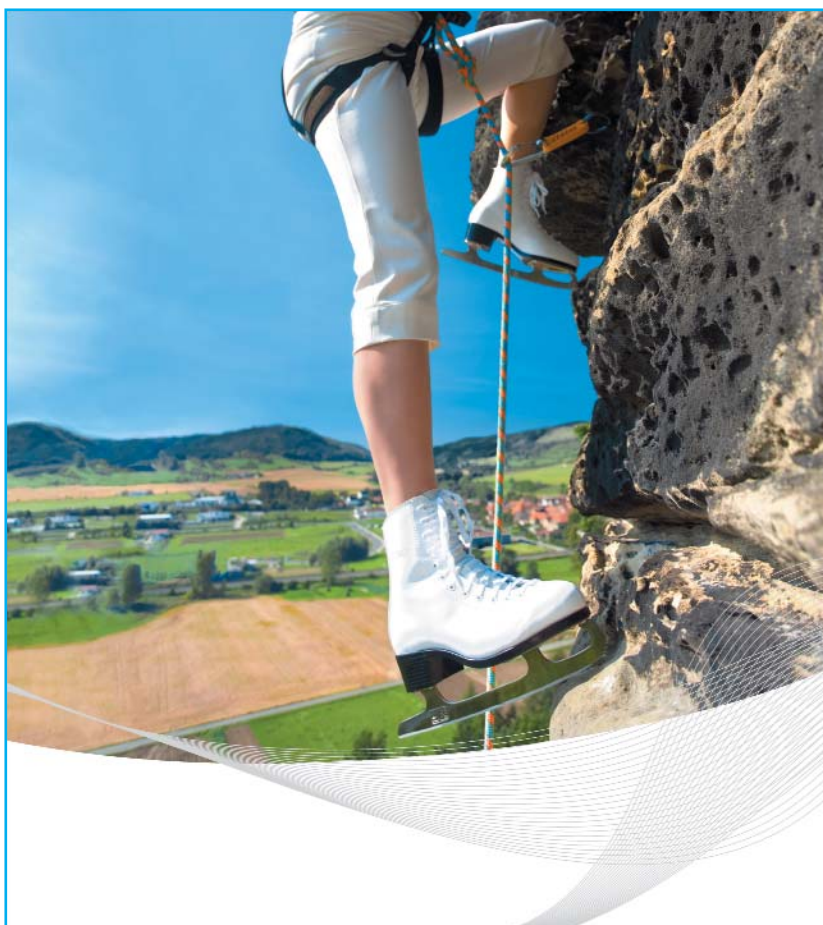
Komplex logisztikai szolgáltatások

**Nemzetközi és belföldi
szállítmányozás.**

**Kombinált szállítmányozás
nagy térfogatú
csereszekrényekkel.**

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

6500 m²-es raktárbázis



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



minden irányba
in all directions



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

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



LANDO-csoport**LANDO Hungaria Szállítmányozási****Korlátolt Felelősségű Társaság**

H-1046 Budapest IV., Kiss Ernő u. 3.

Tel: 36 (1) 231-0956

36 (1) 231-0120,

36 (1) 231-0121

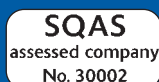
Fax: 36 (1) 231-0957

e-mail: info@lando.hu

www.lando.hu

- Európai hálózat,
- Komplet- és részrakományok közüti szállítása,
- Rendszeres gyűjtőjáratok szerte Európában,
- Heti rendszerességű román export gyűjtőforgalom,
- 2007-től szerb export gyűjtőjáratok!

**Együtt
az európai utakon
Gemeinsam
auf Europas Wegen**

**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,
közüti, gyűjtőforgalom, belföldi szállítás.
Kompfoglás éjjel-nappal.
Raktározás/disztribúció, teljes körű
vámügyintézés, kezességvállalás,
vámügyi szaktanácsadás, közvámraktározás,
átmeneti megőrzés, belföldi berraktár.**

ÚJ RENAULT MIDLUM ÚJ RENAULT PREMIUM DISTRIBUTION Hatékony megoldások minden szakmának



Fedezze fel a Renault Trucks új áruterítő járműcsaládjait
- a 7,5 – 18 tonnás új Renault Midlumot és a 16-26 tonnás új Renault Premium Distributiont -
és használja ki a legjobb megoldást minőség és teljesítmény tekintetében:

- Új EURO4-es és 5-ös DXi5, DXi7 és DXi11 motorok: nagyobb teljesítmény és nyomaték
- Akár 5%-os üzemanyag fogyasztás csökkenés is elérhető
- Új fékrendszer a nagyobb biztonságért
- Új, kellemes és ergonomikus kabinkialakítás

És mint megszokott, kiváló hasznos terhelhetőség és manőverezési tulajdonságok

További információkért forduljon hivatalos forgalmazóinkhoz!

ALMÁDI TRUCK Kft., 2051 Biatörbágy, Budai út 2.
Tel.: (28)532-500, Fax: (28)532-503

DAC-CAR Kft., 4002 Debrecen, Miskolcra út 73/b
Tel.: (62)448-306, Fax: (62)470-337

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

DEBITRUCK Kft., 3700 Kazincbarcika, Őzdi út 3.
Tel.: (48)510-098, Fax: (48)510-099
4400 Nyíregyháza, Lujza u. 4.
Tel.: (42)595-106, Fax: (42)595-107

RENAX-Comlon Kft., 7823 Pécs, Veres Endre u. 25.
Tel.: (72)518-940, Fax: (72)510-040
6750 Szeged-Algyő, MOL Iparterület
Tel.: (62)517-308, Fax: (62)517-307

RENIMPEX-DC Kft., 7030 Paks, Tolnai út 141.
Tel./Fax: (75)312-892
Kaposvár Tel.: (30)396-6586

SOMLAI TRUCK Kft., 8900 Zalaegerszeg,
Szállítók útja 1.
Tel.: (92)550-860, Fax: (92)550-862
8155 Lébény, Ipari Park
(M1 autópálya, Győr után, lébényi kihajtó)
Tel.: (96)564-000, Fax: (96)564-002
Infovonal: (30)385-3000

Javasljuk a Renault Trucks Oils termékek használatát.

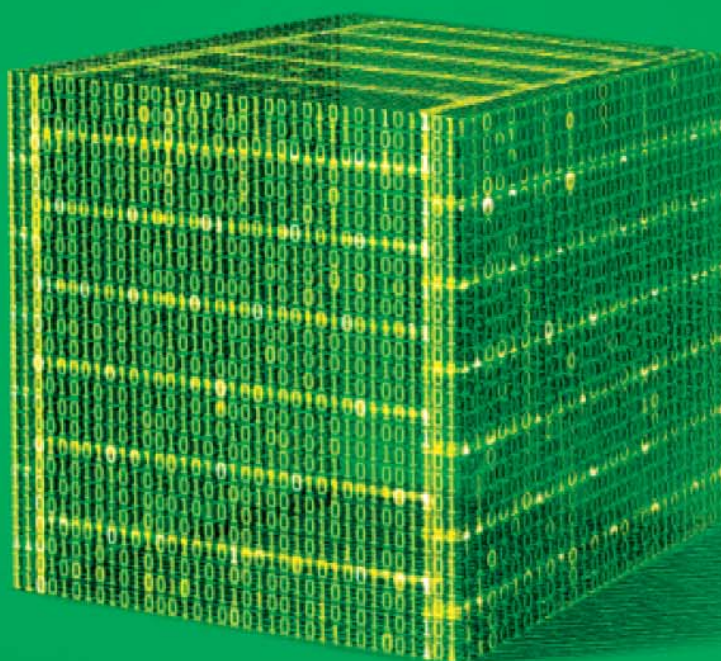


**RENAULT
TRUCKS**

Elkötelezetten az Ön sikeréért.

www.renault-trucks.hu

Látogasson el az A1-es számú kiállítói standunkra,
a mumbai-i Air Cargo India kiállítás idején, 2006. november 16. és 18. között.



Bangalore kódolva.

Október 29-től kezdődően, az Emirates hetente nyolcszor repül Bangalore-ba, heti teherszállító járatait kiegészítve. Ezen túlmenően, már több mint 80 célállomással teremtünk kapcsolatot Európa és Azsia távoli sarkaiban, a Távol-Keleten, Afrikában, a Közel-Keleten, Ausztráliában és Óceániában, Amerikában, sőt még azon túl is. Bontakoztasunk ki együtt új üzleti lehetőségeket! Számítson többre!

Dubai - Bangalore				Bangalore - Dubai			
Nap	Járatszám	Indulás	Érkezés	Nap	Járatszám	Indulás	Érkezés
h., sze., p., v.,	EK516	1205	1715	h., sze., p., v.,	EK517	1830	2105
h., k., sze., cs.	EK518	2150	0300*	h., sze., cs., p	EK519	0415	0650

*a Következő napon

Dubai - Bangalore <small>teherszállító</small>				Bangalore - Dubai <small>teherszállító</small>			
Nap	Járatszám	Indulás	Érkezés	Nap	Járatszám	Indulás	Érkezés
v.	EK9864	0030	1900#	v.	EK9865	2100	2315

#két állomás