



Forrás: Massey, P. (2007), p. 44.

Megnevezés	1 járműkilométerre	1 utasra
Dublin Bus	411,7	160,1
Bus Eireann (Vidéki városok szolgáltatása)	413,5	157,5
London	325,6	85,5
English PTE (Public Transport Executive) terület	173,9	92,8
English non-PTE terület	138,5	129,7
Skócia	126,7	100,2
Wales	120,8	123,8
Nagy-Britannia	176,8	100,2

Megjegyzés: Az Egyesült Királyság adatai 2004. májusra, a Dublin Bus és a Bus Eireann adatai a 2004. év átlagértékei. Forrás: Massey, P. (2007), p. 42.

2. ábra

Az egy jármű-km-re jutó tényleges buszüzemeltetési költség (1998 = 100%)

3. táblázat

a viteldíj és növekszik a magasabb szintű szolgáltatások ára. Az eredményeket igen rövid időn, 2-3 éven belül várják. A javaslatok megvalósulásáról egyelőre nincsenek hozzáférhető információk. Az uniós tapasztalatok alapján kijelenthető, hogy a tömegközlekedés mindig támogatásra szorul, és a rá vonatkozó számításoknál figyelembe kell venni a környezeti hatásokat, az utasok mozgási igényét, a közúthálózati beruházásokat és egyéb

infrastruktúra-beruházásokat stb. A támogatás elve a következőkre terjed ki:
 1. A hatóságoknak az utasforgalmon belül meg kell őrizniük egy mennyiségi és minőségi szintet, olyan keretek között, hogy az ajánlatkérésben megfelelő szabadságuk legyen.
 2. A hatóságoknak fenn kell tartaniuk azt a jogot is, hogy – a káros hatásoktól megvédendő – a szolgáltatóknak különleges jogokat (kizárólagosságot) is odaítélhessenek.

3. Legyen egyensúly a verseny elve és a közszolgáltatási kötelezettségek között.
 4. Alkalmazni kell az arányosság és az ellenőrzés elvét. Összefoglalóan a fentiekből a következő megállapítások szűrhetők le: az úgynevezett Altmark ítélet négy ismérvének teljesülése esetén a közszolgáltatással járó ellentételezés nem minősül állami támogatásnak, de a kedvezményezett vállalkozásnak (szolgáltatónak) közszolgáltatási kötelezettséggel

kell rendelkeznie. Ráadásul az Altmark ügyben hozott ítélet kritériumai is pontosítást igényelnek. A versenyjog szabályai alól való felmentés az Európai Unióban még 2008 közepéig sem tisztázott. Amennyiben pedig az állam mint tulajdonos nyújt támogatást egy autóbusz-közlekedési vállalatnak, akkor úgy kell eljárnia, ahogyan azt egy magánbefektető tenné.

Dr. Pálfalvi József



Fülöp Zsolt, a konferencia levezető elnöke

MAGYAR LOGISZTIKAI STRATÉGIA

Déri András
MLBKT ügyvezető alelnök



A világméretű bankválság második hetében sok egyéb mellett a logisztika hazai

jövőjét sem tudjuk pontosan prognosztizálni. Szinte bizonyosan új gazdasági stratégiára lesz szükség. Az állam szerepe megerősödik, és talán eldől végre, hogy a versenyképesség növelése vagy a stabilizáció kerüljön előtérbe. Annyi bizonyos, hogy a befektetőket egyáltalán nem érdekli semmilyen stratégia, őket csak a várható haszn motiválja. Át kell értékelnünk a munkaerő-stratégiát is. Nem biztos, hogy a logisztikának ennyi diplomásra van szüksége, talán inkább a kisebb, de célirányosan képzett ember jobban megfelel majd. De mire irányuljon

KONFERENCIA HOGYAN TOVÁBB?

XXIII. Közlekedéslogisztikai Szakkonferencia

ELŐADÁSOK A HAZAI LEHETŐSÉGEKRŐL

Ma már tudjuk, a logisztika sokkal több, mint a „rakjuk fel – vigyük el – rakjuk le” folyamata. A logisztika az a tudományág, amely a gyártmánytervező asztalától a vevőig kíséri végig az áru sorsát és kezelését. Ennek rengeteg apróbb-nagyobb fázisa van, és mindenki másképp csinálja. Ezért van szükségük a logisztika művelőinek egymás munkájának megismerésére és a kapcsolatok kiépítésére.

A 2008-as évben Balatonvilágoson rendezte meg a XXIII. Közlekedéslogisztikai Szakkonferenciát a KTE, a KTI és a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége. Néhány előadásból idézünk.

a képzés? A nyelvtudás és az informatika elengedhetetlen. Magyarországon nem mobil a munkaerő, tehát egy logisztikai bázisnak a régióban rendelkezésre álló emberanyagból van lehetősége válogatni. Nem egyszerű a jelenlegi helyzetben, hogy milyen időtávra tervezzünk. Mit nevezünk

fenntartható fejlődésnek? A Levegő Munkacsoport eleve ellenez minden beruházást, pedig ők is, a radikális zöldek, vagyis a „mégzöldek” elvárják, hogy legyen kenyér, tej, húsáru az áruházakban, a boltokban, mert ők is vásárolnak, fogyasztanak. Ne legyünk naivak, a bank- ▶

► sokk miatt az EU is változni fog. Szűkül a piac, csökken az áruforgalom, a húzóágazatként működő autó-, elektronikai, építőipari és üzemanyaggyártó iparágak recessziójához kell a logisztikának is igazodnia. Viszont hírlik, hogy az üzemanyag olcsóbb lesz.

Az új logisztikai beruházásoknak el kell hagyniuk Budapestet, és az áruszállítással frekvenciátalibb vidéki kistérségek, városok jelenthetik a hasznhozó jövőt.

Ha megnézünk egy olyan európai térképet, amelyen erőteljesen feltüntették a helsinki folyosót, láthatjuk, hogy Magyarországon kulcsfontosságú folyosók keresztezik egymást. Ezt régóta tudjuk. De már azt is tudjuk, hogy a remek földrajzi lehetőségeinket eddig nem tudtuk olyan arányban kihasználni, mint amennyire lehetett volna.

PÁLYÁZATI LEHETŐSÉG MAGYARORSZÁGON

Gecse Gergely

Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium



A tervek úgy szólnak, hogy Magyarország 2013-ra Közép-Európa logisztikailag legfejlettebb országa legyen. A 2008-as év végére várható az új logisztikai stratégia megjelenése, aminek része lesz egy akcióterv, és az igazán izgalmasnak ígérkezik.

A meglévő és várható logisztikai támogatásokról (GOP, KözOP) az előadó elmondta, hogy a több tucat EU-s pályázat segítségével, melyek a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség honlapján (www.nfu.hu) is elérhetők, a legtöbb fejlesztéshez lehet támogatást igényelni, de számos korlát létezik. Ezek egy

része közösségi (EU-s), például a szállítóeszközök beszerzésének támogatása nem lehetséges. Az EU a nagyvállalatokkal szemben inkább a kis- és közép-vállalkozásokat preferálja. A gazdaságilag fejlett régiókban megvalósuló beruházásokhoz pedig csak korlátozottan vagy egyáltalán nem lehet EU-s forrásokat igényelni. Emellett vannak magyar támogatáspolitikai célok is: például az, hogy a projekcégeket a legtöbb felhívásból kizárják. Emellett a támogatás elnyeréséhez kapcsolódó szerződéses vállalkozások – például árbevétel-növekedés, létszám-bővítés – és a benyújtási határidők változóak. A terjedelmes pályázati útmutatók, az ezekben használt rövidítések, illetve „tolvajnyelv” sem könnyítik meg a pályázók életét. A vállalati logisztikai fejlesztések elsősorban eszközbeszerzésre, raktárépítésre, esetlegesen kisebb infrastruktúra-fejlesztésre – például iparvágány, útsatlakozás fejlesztése – irányulnak, és ezeket a leginkább a Gazdaságfejlesztés Operatív Program (GOP), illetve a Közlekedés Operatív Program (KözOP) segíti.

A nem minden esetben könnyű feltételek ellenére több tucat logisztikai pályázó nyert el már támogatást. A pályázatok közül az előadó kiemelte a 2008 végéig elérhető logisztikai központok és szolgáltatások fejlesztése című pályázati kiírást, melyre projektcégek és nagyvállalatok is jelentkezhetnek. A pályázattal regionálisan összesen legalább 5 ezer m² területű fedett raktárral kell rendelkezni a fejlesztést követően, és intermodális logisztikai központ fejlesztésére lehet támogatást igényelni. A pályázattal, tekintettel arra, hogy az Új Magyarország Vidékfejlesztési Programon belül erre külön pályázat van, nem lehet mezőgazdasági termékek tárolására, raktározására szolgáló épületek fejlesztéseket támogatni. A pályázat keretében elszámolható költségek köre:

- Eszközbeszerzés (például állvány, targonca).
- Eszközbeszerzéshez kapcsolódó

infrastrukturális és ingatlanberuházás. Az ilyen elemek legfeljebb az elszámolható költségek 75%-a lehetnek (például raktárépítés, belső út, iparvágány-fejlesztés, térburkolat).

- Információstechnológia-fejlesztés.
- Piacra jutás támogatása; vállalati HR fejlesztés a projekthez kapcsolódóan, tanácsadás igénybevétele, minőség-, környezet- és egyéb irányítási rendszerek. Ezek egyenként legfeljebb 5%-át adhatják az elszámolható költségeknek.

A logisztikai központ pályázat értékelőrendszere nyilvános, így a projektet benyújtók előre kiszámolhatják a nyeresési esélyeiket. A GOP-3.2.1. pályázattal a közép-magyarországi régió kívüli területeken az intermodális logisztikai központok fejlesztéséhez lehet közösségi forrást igényelni. A kiírási feltételekben csak néhány elembe kerül a Budapest és Pest megyében megvalósuló intermodális fejlesztésekhez lehet támogatást elnyerni.

Ha a logisztikai fejlesztés elsősorban eszközbeszerzésre irányul, akkor a GOP-2.1. pályázati kiírásai a legalkalmasabbak. Ezek a pályázók ingatlanfejlesztést csak korlátozottan – legfeljebb az elszámolható költségek 20%-ig – tesznek lehetővé, elsősorban árbevétel-növekményi szerződéses vállalkozásokat tartalmaznak. Nagyvállalatok csak egyes kiírásokon indulhatnak (C, D jelűeken).

Emellett az előadó elmondta, hogy kis- és közép-vállalkozások részére elérhetők támogatások vállalati folyamatmenedzsment (GOP-2.2.1.), illetve e-kereskedelem, e-szolgáltatások (GOP-2.2.3.) fejlesztésére. Előadása végén felhívta a figyelmet a tervezett KözOP-4.1. pályázatra, mely jóváhagyását követően kikötő-, iparvágány- és útsatlakozás-fejlesztést fog támogatni. A támogatást egyelőre Brüsszel vizsgálja, melyekkel kapcsolatban kérdéseket tesz fel majd a magyar hatóságoknak. Ennek megvalósulására, illetve a pályázat igényekhez történő jobb alkalmazása érdekében kérdőíves felmérést végeznek a potenciális pályázók körében.

Vigyázat, a pályázatokban meg kell lennie az előírt önerőnek, és a teljes összeget meg kell finanszírozni, amelynek meghatározott része kapható vissza.

A BUDAPESTI „FORDÍTÓKORONG”

Kemenesi Zoltán

vezérigazgató,
BILK Kombiterminal Zrt.



Globalis kitekintésben megállapítható, hogy a konténerforgalom egyenletesen és jelentősen növekedik, és eddig ez a tendencia volt megfigyelhető Magyarországon is. 2006-ban 19%-os volt a növekedésünk, 2007-ben 36% és 2008-ban már kapacitási gondjaink voltak. Viszont a BILK területileg nem növelhető, tehát a minőség és a szervezés irányába kell tovább fejlődnünk. Nagy előnyünk az M0-s „félkörgyűrű” és a soroksári vasútállomás közelsége. A tervek szerint 2012-ben értük volna el a kapacitásunk határát, de ez már előbb teljesült. Most vagyunk 5 évesek.

Piaci részesedésünk a konténerfogalomban körülbelül 70% a budapesti régióban és körülbelül 48-50% országos méretekben. Elsősorban a magyarországi rendeltetésű konténerfogalommal foglalkozunk. Szűk raktári kapacitásunk miatt sajnos nagyobb mennyiségű konténert nem tudunk tárolni megbízóinknak, viszont foglalkozunk konténerek javításával. Persze nemcsak ennyi szolgáltatásunk van, ennél sokkal szélesebb a kínálatunk.

Az ellátási lánc színvonalát gyorsasággal, versenyképes díjakkal, egyablakos ügyintéssel és megbízható partneri kapcsolatokkal tudjuk javítani. Gondolkodunk új irányvonati rendszerekben való részvételben, és még sok más új, hatékonyságnövelő fejlesztés bevezetésében. Manapság egy pilantra sem szabad megállni.

ÉLELMISZER-IPARI LOGISZTIKA

Husztai Roland

fejlesztési igazgató,
Mórákerti Zöldség Gyümölcs
Értékesítő Szövetkezet



Logisztikai stratégiánk elsősorban az elvárásokra épül. Mit vár el tőlünk a kereskedő partner?

- Friss, jó minőségű termék.
- Praktikus csomagolás.
- A termék visszakövethetősége a termőföldig.
- Versenyképes ár.
- Pontos beszállítási időpontok.
- Rövid, szakszerű raktározás.
- Gyors kiszállítás.

A piaci viszonyok nagyon erős változásokat mutatnak az utóbbi évtizedben, és ezt nem szabad figyelmen kívül hagyni. Számolni kell a multik erőfölényével, a kegyetlen árversennyel, az élelmiszer-ipari biztonság szabályozásának szigorodásával és a megnövekedett importtal.

Az élelmiszer-kereskedelmen belül a zöldáru-logisztikának meglehetősen hektikus körülményekhez kell igazodnia. Mindezekelőtt a biológiai alapanyagok érzékenységéhez, a súlyapadáshoz és a szezonális jellemzőkhöz. Elég egy nyári lehülés és egy kis eső, és már nem fog a dinnye. De ez csak

egy példa. A kereslet-kínálat egyik napról a másikra a többszörösére változhat. Ilyenkor változik az erőforrásigény is, vagy túl sok lesz, vagy túl kevés.

Napi feladatunk a különböző multik igényeihez való alkalmazkodás is, mert ők egymástól eltérő adminisztrációt, csomagolást és logisztikai filozófiát kérnek tőlünk. Mindehhez rugalmas informatikai rendszerre, szakképzett munkaerőre és percre kész szervezésre van szükség. Azt is megtanultuk, hogy csak tökéletes, pontos, megbízható közúti fuvarozó-céggel érdemes dolgozni.

A GPS NAVIGÁCIÓ, MINT KÖLTSÉGMEGTAKARÍTÁS

Mosonyi Zoltán

ügyvezető igazgató,
LCP System Kft.



Aműholdas helymeghatározás a közúti közlekedésben már elvitathatatlan előnyökkel jár, és ezek az eszközök főképp a fuvarozásban jelentenek lépéselőnyt a konkurenciával szemben. Ennek ellenére még nem minden vállalkozás ismer fel az értékét, pedig az ár nem lehet akadály, viszont a használat kimutatható előnyökkel, költségmegtakarítással jár. További előnyök a könnyen kezelhetőség, az értéknövekedés és a jármű követhetősége. A készülékek folyamatosan fejlődnek, a gyártók egyre több funkciót telepítenek a készülékbe. Létezik már dugófigyelés, sávbesorolási ajánlás, szótár, riasztó funkció és más is. Ez utóbbi úgy működik, hogy figyelni a hirtelen sebességsökkenést, és jelzést ad a központnak.

Az LCP System Kft. által forgalmazott készülék három évig

részesül terméktámogatásban, ami a változások megküldését jelenti.

A TISZAI VEGYIKOMBINÁT LOGISZTIKAI KISZERVEZÉSÉNEK TAPASZTALATAI

Kissné Dézsi Erika

logisztikai menedzsmentvezető,
TVK



Alogisztikai tevékenység kiszervezésére azért volt szükség, mert így a cég jobban tudott koncentrálni a termelésre és a fejlesztésre. A folyamat több lépcsőben került lebonyolításra, miközben szoros volt az együttműködés a szolgáltató céggel. A kiszervezés két évet

vett igénybe. A mai világban szokatlanul hosszú időre, 10 évre szól a szerződés, és 500 oldalas a szabálykönyvünk, amely a kétoldalú tevékenységi kört, a kötelezettségeket és a jogokat rögzíti. Fontos követelmény egy ilyen projektben a költségek elkülönítése, és nagy figyelmet fordítottunk a kötbérrendszer optimális kialakítására is.

A napi együttműködésen túl évente felülvizsgáljuk a költségeket, és ha kell, módosítunk. A lényeg, hogy mindkét fél pontosan tudja a feladatát, legyen bennük feladatközpontú rugalmasság, vagyis átlátható, tiszta legyen a partneri viszony. Valószínűleg ennek köszönhetjük, hogy hibás, illetve késedelmes teljesítés előfordult már ebben az együttműködésben, de nem teljesítés soha nem történt. Ma már tudjuk, hogy a kiszervezés jó döntés volt, de úgy az előkészítés, mint a folyamatos munka nagy odafigyelést igényel mindkét fél részéről.

Tóth Gábor



NAVIGATOR centrum
NKI. SZÁLLÍTMÁNYOZÁS, ÜTENGEDÉLYEK, KISÉRET
INTERNATIONAL SPEDITION, ROAD SECURITY, ESCORT

- Szárazáru szállítványozása Európába – ponyvás kamionokkal
- Túl súlyos, túlméretes berendezések szállítványozása Európába – és a világ bármely pontjára
- Könnyű, terjedelmes áru szállítványozása Európában – 50 cm-es platómagasságú kamionnal – 3500 kg-ig
- Útvonalengedélyek ügyintézése, szakkíséret, rendőrkíséret biztosítása, szállítástechnológia tervezése, rakodási, emelési tervek elkészítése, daruzások biztosítása



Your partner in Hungary

- Exceptionnel transport spedition
- Special permits, escorts.
- Transportengineering
- Int. Schwertransport Spedition
- Transportservice, Begleitung
- Genehmigungbeschaffung







- Navigátor centrum Kft.
- E-mail: navigator.centrum@axelero.hu
- <http://www.navigatorentercentrum.hu>
- Tel.: (36) 26 393 414 Fax: (36) 26 393 242