

Szerkesztői levél

Mint oly sokszor az életben, a logisztikában is elsősorban arról van szó, hogy a megfelelő időpontban a megfelelő lépést tegyük meg. A definíció szerint ugyanis a logisztika azt jelenti, hogy a „megfelelő” áru a „megfelelő” minőség „megfelelő” mennyiségében a „megfelelő” időpontban a „megfelelő” helyen „megfelelő” és optimális költségen rendelkezésre áll. Friedrich Macher, a Kühne + Nagel Dél-Európáért felelős menedzsere a *centrope.news*-nak adott interjújában úgy véli, hogy a CENTROPE a „megfelelő” régió arra, hogy a logisztika területén kialakítsa profilját. A Duna is „megfelelő” potenciállal rendelkezik, hogy a Közép-, Dél- és Kelet-Európából kiinduló és az oda irányuló teherforgalom nagy teljesítményű logisztikai hídfőjévé váljon, amennyiben a jelenlegi gyenge pontokat, mint pl. a Pozsony és Bécs közti folyószakaszon, kiküszöbölik.

A **centrope.news** negyedévente a CENTROPE-t foglalkoztató, kiválasztott témákról tájékoztatja Önöket. A negyedik szám súlypontja: „logisztika a CENTROPE-ban”.

Amennyiben rendszeresen meg szeretné kapni a *centrope.news*-t, kérjük, küldjön egy e-mailt a CENTROPE projekttitkárságának..

Kellemes nyarat és izgalmas olvasgatást kíván
a CENTROPE munkaközössége

A „high tech” és a „high touch” között	2
A Duna mint logisztikai hídfő	6
A cargo-partner hálósítja a közép-európai üzleti régiókat	9
A GYSEV (Győr-Sopron-Ebenfurt vasútvonal) – hagyományokkal rendelkező határokon átnyúló teherszállítás	11
CENTROPE projekt-hírek: A “Külföldi működő tőke a CENTROPE-ban” („FDI – Foreign Direct Investment in CENTROPE”) c. CENTROPE-testvérprojekt befejezése	13
CENTROPE régió: Rövid hírek a CENTROPE-ból	14
Rubrik Tipps: Időpontok, tippek és linkek	17

A „high tech“ és a „high touch“ között

A CENTROPE-ban nagy potenciált jósolnak a logisztikai ágazatnak. Ennek erős és gyenge pontjairól, valamint a kihívásokról Friedrich Macherrel, a Kühne + Nagel dél-európai felelősével beszélgettünk.

centrope.news: Sokan úgy vélik, hogy a logisztikai ágazat az EU keleti bővítésének a nyertese, egyezik ez a feltételezés az Ön tapasztalataival?

Macher: Igen, ágazatunk valójában sokat profitált az EU keleti bővítéséből, bár a korábbi évtizedek közlekedési politikájának a mulasztásai miatt lényeges hátrányok jelentkeztek a közlekedés területén.

Ezek az impulzusok mindenképp hasznára voltak a Kühne + Nagel dél-európai részlegének, és növekedést tapasztalhatunk. Dolgozói létszámunkat a jelenlegi 2000 főről két-három év múlva kétszeresére szeretnénk növelni, a forgalmunkat szintúgy a jelenlegi 500 millió euróról kb. egy millió euróra. Ez a növekedés két pilléren áll: a klasszikus nemzetközi szállítmányozáson, tehát a légi és tengeri fuvarozáson, ahol jelentős felzárkózásra volt szükség. Ezen a területen az alsó-ausztriai Ennsben található multimodális központban jelentős növekedést sikerült elérnünk a konténerforgalomban, és ebben a piaci szegmensben abszolút vezető pozíciót töltünk be. A légi fuvarozásban is erősen növekedik a piac. A bécsi reülőtér hubként szolgál, tehát a szomszédos országainkat is bekapcsoltuk abba a koncepcióba, amely a légi fuvarküldeményeket Bécsben fogja össze.

A növekedés másik nagy ága az úgy nevezett szerződéses logisztika. Ez azt jelenti, hogy olyan országokban is, ahova még alig „merészkedtek el“ más logisztikai szolgáltatók (pl. Horvátország, Szerbia, Macedonia és Albánia) ipari és kereskedelmi ügyfeleink számára vállaljuk a teljes áruigazgatást. Megszervezzük az utánpótlást az ügyfél gyártóhelyéről, összeállítjuk a megrendeléseket és végezzük az elosztást. Biztosítjuk, hogy a polcok mindig fel legyenek töltve, tehát ne legyen „fennakadás“. Célunk, hogy két-három év múlva ezen a területen is piacvezetők legyünk Dél-Európában.

centrope.news: Hogyan jellemezné a logisztikai ágazatot a CENTROPE régióban? Mik a négy ország jellegzetességei?

Macher: A CENTROPE mindenképp virágzó piacot jelent számunkra. Különösen érdekes a szlovákiai, magyarországi és kelet-ausztriai autóipari klaszter, ahol kerekén 3,5 millió autót gyártanak. Mi is részt veszünk olyan különböző projektekben, amelyek az autóipar beszállító ágazatát látják el. Ez az egész régióknak lényeges lendületet ad. A leginkább fellendülésben levő piac jelenleg Szlovákia, nemcsak az autóipar miatt, hanem a hazai piacok fogyasztási cikkekkel való ellátása terén is nagy a logisztikai

megoldások iránti igény. Magyarországon is jó a piaci pozíciónk. Rendkívüli helyzettel álltunk szemben Csehországban, ahol a CSAD és Cechofracht állami szállítványozók többé kevésbé egy kézben, mégpedig a Deutsche Post (Német Posta) kezében összpontosulnak. Ennek következtében nem alakulhatott ki széleskörű verseny, kezdetben a monopolhelyzet folytatódott. Az első úttörő hullám kb. a rendszerváltás után öt évvel volt tapasztalható. Az EU-csatlakozással ezek az országok is „maturity-státuszt” értek el, tehát már alig különböznek a nyugat-európai országoktól.

centrope.news: Megvan a CENTROPE-nak az eszköztára ahhoz, hogy közép-európai „logisztikai hubbá” váljon?

Macher: A nemzetközi konszernek kiírásai esetében gyakran megmutatkozik, hogy nemzetközi elosztó telephelyként Lengyelország egyre kedveltebbé válik, és egyre inkább Szlovákia is. Csehország a nemzetközi logisztika szempontjából már magas munkabérű országnak számít. Szlovákia a szakismeretet és a munkaerőt tekintve sokat tud nyújtani. Ott azonban már minden tovább vonul kelet felé, Kassa, a jelenleg virágzó piac irányába.

Szerintem a CENTROPE-nak hihetetlen esélyt jelentene, ha a logisztikával hoznának létre hozzáadott értéket. Ausztriában sokáig nem tudatosult, hogy a logisztika igen nagy értékű, az iparhoz közel álló szolgáltatás, amely természetesen nem generál saját volument, hanem mindig az ipar és a kereskedelem „szolgálja”, de épp ezért fontos partner. Hollandiában már a GDP több mint 20 százaléka logisztikai szolgáltatásoknak köszönhetően jön létre, a rotterdami kikötő közvetlenül vagy közvetve 500.000-nél is több munkahelyet biztosít. Németország megpróbálja követni ezt a trendet, itt a logisztikai szolgáltatások a GDP-nek már több mint 10 százalékát teszik ki. Ausztriában a logisztikának köszönhető hozzáadott érték még messze 10 százalék alatt van. A CENTROPE 300-400 km-es körzetben biztos aktív lehetne kelet felé, és regionális térségben vállalhatná a logisztikai szolgáltatásokat, de igazi boomra nem számítok. Románia, Bulgária, Macedónia, Albánia, Szerbia és Görögország északi része szintén potenciális piacot jelent.

Ha azonban infrastrukturális intézkedések jelennének meg, mint pl. a kelet-európai szélessávú pálya meghosszabbítása, akkor a CENTROPE valóban jelentős hídfő szerepet tölthetne be, és a Bécs és Pozsony közti Twin City régió az Ázsiával és az egykori közép-ázsiai szovjet köztársaságokkal, mint pl. Azerbajdzsánnal, Kazahsztánnal stb. való virágzó kereskedelem kapujává válhatna. Hiszen a transzszibériai útvonal a jövőben hatalmas potenciállal rendelkezik. Évente kereken 5 millióval több konténer szállítanak keletről nyugatra, mint fordítva. Itt a Távol-Kelet és az Európa közti egyenlőtlen áruáramlatokat kellene kiegyensúlyozni. A régióinkban élni kellene a lehetőséggel, hogy pozsonyi vagy kassai okos elosztórendszerekkel vagy multimodális csomópontokkal kapcsolódjunk a rendszerhez. Ily módon minőségi

Newsletter 04
Logisztika a CENTROPE-ban

logisztikai szolgáltatást lehetne nyújtani és a régióban hozzáadott értéket lehetne létrehozni, valamint érdekes munkahelyeket lehetne teremteni.

centrope.news: A CENTROPE-ban közlekedés és logisztika terén kétségkívül további potenciál rejlik a dunai vízi útban. Mit kellene tenni, hogy a Dunát vonzóbbá tegyük a teherszállítás számára?

Macher: Központi lépésnek tekintem a Duna Béctől keletre történő további kiépítését. Mindennek ökológiai szempontból kímélő módon kell megtörténnie, úgy, hogy a Duna ártéri nemzeti park se szenvedjen kárt. Egy multimodális rendszer egészének a beindítását kell célnak tekinteni, amely egész évben lehetővé teszi a teherszállítást. Tehát biztosítani kell, hogy a 2,30 méter merüléssel rendelkező hajók bármely időjárási viszony és bármely vízállás esetén közlekedhessenek a Dunán.

centrope.news: A jelenlegi logisztikai fellendülés a logisztikai képzésekben is megmutatkozik. Ön a Bécsi Közgazdasági Egyetemen, a Kremsi Duna Egyetemen és az Innsbrucki Szakfőiskolán oktatja a hallgatókat. Milyen fontos ismereteket ad át a jövő logisztikai szakembereinek?

Macher: A logisztika egyre nagyobb stratégiai jelentőséggel bír a vállalatok számára és versenyelőnyként egyre nagyobb jelentőségre tesz szert. Ezért fontos, hogy megértsük a logisztika mozgatóerőit, hogy helyesen mérjük fel az olyan fejleményeket mint az EU keleti bővítését, a globalizációt, a növekvő munkamegosztást stb. A logisztika egyben „high tech” és „high touch” is. „High tech” az, ami az informatikát, a közlekedési technikát, a raktározási technikát jelenti, a „high touch”-ról pedig akkor beszélünk, ha az ügyfelek szintjéről és a teljes értékképzési láncban való együttműködésről van szó. Ezt próbálom meg átadni a hallgatóknak.

centrope.news: Miben látja a logisztika mint gazdasági ág aktuális kihívásait a CENTROPE-ban a következő évekre?

Macher: Elsősorban az infrastrukturális keretfeltételeken kell javítani. A logisztikának minden közlekedési módozatra szüksége van. Szükségünk van a belvízi hajózásra, hogy megszervezhessük a multimodális rendszereket a Duna alsó szakaszán és a Rajna-Majna-Duna csatorna irányába is. Szükségünk van a vasútra, a nagy értékű, időben érzékeny termékek szállításához a légi forgalomra, valamint az első és utolsó kilométerek megtételéhez a kamionra. Ezért nem célszerű egymás ellen kijátszanunk a közlekedési módozatokat. A logisztikai gondolkodást integrálnunk kell a telephelytervezésbe. A logisztika területén elég lehetőség van a régióban arra, hogy hozzáadott értéket képezzünk, csak keményen kell dolgozni a megvalósításon.

centrope.news: Köszönjük a beszélgetést!

Newsletter 04
Logisztika a CENTROPE-ban

Friedrich Macher a Kühne + Nagel Österreich vezérigazgatója és dél-európai területi menedzser. Tanít a Bécsi Közgazdaságtudományi Egyetemen, a Kremsi Duna Egyetemen, valamint az Innsbrucki Szakfőiskolán, és a Szállítmányozási és Logisztikai Központi szövetség elnöke, valamint a a „BVL Österreich“ tiszteletbeli elnöke.

A Duna mint logisztikai hídfő

A CENTROPE gazdasági növekedése jelentősen meghaladja az EU-átlagot. Ez a pozitív fejlemény azonban nemcsak a vállalatok forgalmát és a lakosság vásárlóerejét növeli, hanem ugyanúgy a teherforgalom rohamos megugrását is eredményezi. Így a szakértők az 1999-es évből kiindulva 2015-ben a Szlovákiától Ausztriába irányuló közúti teherforgalom 781 százalékos növekedésével számolnak. Ez nemcsak ökológiai problémákat von maga után, hanem a régió logisztikai gazdaságát is új kihívások elé állítja.

Míg a CENTROPE útjain egyre kevesebb hely áll rendelkezésre, és csak nagy beruházási ráfordítással lehet új infrastruktúrát létrehozni, addig a Duna jelentős kiaknázatlan kapacitásokkal rendelkező európai szállítási útvonal. Becslések szerint a Duna teherfuvarozási potenciálját csak hét százalékban használják ki. Ez a tendencia azonban egyre inkább erősödik. Mindenekelőtt az új EU-tagállamok gazdasági fellendülése fokozza az árucserét és ezzel együtt a Duna forgalmát is. Az elkövetkező években a Duna teljes szakaszán évi hat-nyolc százalékos növekedési rátával számolnak. Az Ausztria, Szlovákia és Magyarország közti dunai fuvarozás mértéke még sokkal gyorsabban fog növekedni. Így 2015-ig Ausztria Szlovákiába irányuló exportjai esetében 335 százalékos növekedéssel számolnak. Fordítva pedig a szakértők véleménye szerint a Magyarországról Ausztriába irányuló dunai export 114 százalékkal fog nőni.

Hatékony és ökológiailag fenntartható

Manfred Seitz, a Duna mint vízi út fenntartásáért és fejlesztéséért Ausztriában felelős „Via Donau“ társaság ügyvezetője megállapítása szerint a Dunán nemcsak hogy még „sok-sok hely“ van, hanem nagyon hatékony és kedvező költségű közlekedési módozatról van szó. A hajózás az alacsony infrastrukturális költségek miatt a nemzetgazdasági költség-haszon számítások tekintetében fölényben van a közúti és vasúti közlekedéssel szemben. Összehasonlításként: míg ugyanazért a közlekedési szolgáltatásért a vízi útba egy eurót kell investálni, addig a közútba 1,83 eurót, a vasútba pedig 6,57 eurót. És a vízi teherszállítás nemcsak kedvezőbb költségű, hanem ökológikusabb is. Egy teherszállítmány egy tonnáját ugyanakkora energiafelhasználás mellett 100 km-t lehet közúton, 300 km-t vasúton és 370 km-t a Dunán szállítani.

Számos vállalat fuvarlogisztikája már ma sem képzelhető el a Duna nélkül. Évente például 3,5 millió tonna vasércet, szenet és fémhulladékot szállítanak a Dunán a linzi voestalpine-nek. A másik irányba a szintén linzi székhelyű Agrolinz Melamine International (AMI) műtrágyaszállítmányait fuvarozzák: évente 500 000 tonnát szállítanak a Dunán. Aratás idején elsősorban mezőgazdasági termékeket – gabonát és kukoricát - szállítanak a Dunán Magyarországról és Romániából Ausztriába további

feldolgozásra. Napjainkban ezek az úgy nevezett ömlesztett és folyékony szállítmányok alkotják a dunai teherforgalom nagy részét. A szakértők elsősorban a konténerszállítások logisztikájának javításában látnak további potenciált. Ennek köszönhetően a Duna mint szállítási útvonal „minőségibb“ javak – pl. a vegyipari, építő- és papíripari ágazat javai – esetében is vonzóbb lenne.

Új beruházások és integrált logisztikai megoldások

A dunai hajózás egyre fontosabbá válik. Jelenleg lázasan dolgoznak azon, hogy kiküszöböljék a kereskedelmi áramlatokat hátráltató gyenge pontokat. Így összesen 350 km-t tesz ki azoknak a szakaszoknak a hossza, amelyek alacsony vízállás esetén gondot jelentenek a hajózás szempontjából. Egyik ezek közül a Pozsony és Bécs közti szakasz. Három éve ökológiai, vízépítési és hajózási szakemberek egy olyan projekten dolgoznak, melynek az a célja, hogy javítsa a hajózási feltételeket, és egyidejűleg figyelembe veszi az érzékeny természeti térséget is.

A dunai vízi út teljesítőképességét illetően hatalmas ugrást jelent a „River Information System“ (RIS) létrehozása. Ez az informatikai alapú rendszer a teherszállítás hatékonyságát hivatott fokozni és a meglévő fuvarozási lehetőségeket, valamint a belvízi hajózás biztonságát javítani. A RIS-t a Dunán két INTERREG-projekt keretében valósítják meg. A *Data Warehouse for the Danube Waterway (D4D)* és az azt követő *DANewBE Data* projektben egy geoadatokat tartalmazó virtuális „tárolóház“ létrehozásáról van szó. A vízmélységről vagy a szabálytalan medervonalokról tájékoztató adatok segítségével pontos elektronikus navigációs térképek készíthetők. Miután a *D4D*-projekt Németországban és Ausztriában meghonosította ezt a fontos infrastruktúrát, a *DANewBe Data* annak szlovákiai és magyarországi dunai szakaszokra való kiterjesztéséről gondoskodik..

A tervezett intézkedések és beruházások kiváló keretfeltételeket teremtenek a „VII. transzeurópai folyosó“ (így nevezik a Dunát az európai közlekedéstervezésben) teljesítményének további növelésére. A CENTROPE Duna menti lakosainak ez a fejlődés lehetőséget nyújt arra, hogy az eddigieknél fokozottabban logisztikai hídfővé váljanak. A Duna ausztriai, szlovákiai és magyarországi szakasza az európai vízi útszisztéma központjában található. Így a Győr-Gönyői kikötő majdnem félúton helyezkedik el a Fekete-tengeri Sulina és Rotterdam közti szakaszon, ami nagy potenciált rejt magában.

A belvízi hajózás, a vasúti és közúti szállítás hatékony integrációjára van szükség, hogy ezeket az esélyeket optimálisan ki lehessen használni. Az ennsi, a bécsi, a pozsonyi és a győri kikötők kiépítésével már lényeges lépések történtek, hogy a régió európai logisztikai központként felkészüljön szerepére.

Newsletter 04
Logisztika a CENTROPE-ban

Kapcsolódó linkek

D4D, európai direktívák és szabványok nemzetközi egyeztetése a dunai víziút vonatkozásában: <http://www.d4d.info>

DANewBE Data, határokon átvitelő adatcsere a dunai vízi út vonatkozásában:
<http://www.d4d.info/index.php?id=11>

Dunahanza, a Duna menti városok hálózata a gazdasági együttműködés érdekében:
<http://www.donauhanse.net>

Duna Bizottság: <http://www.danubecom-intern.org>

A Duna-menti Tartományok Munkaközössége: <http://www.argedonau.at>

via donau, Osztrák Vízi utak Társasága: <http://www.via-donau.org>

Európai Bizottság, közlekedés és energia – belvízi hajózás:
<http://www.ec.europa.eu/transport>

A cargo-partner hálósítja a közép-európai üzleti régiókat

A cargo-partner vezető logisztikai vállalat Közép- és Kelet-Európában. A közepes nagyságú vállalat időben felismerte a Közép- és Dél-Európa növekvő piacaiban rejlő potenciált. A cargo-partnernek majdnem kizárólag globális, nagy konszernekkel szemben kell megállnia a helyét – és ezt sikerrel teszi.

A cargo-partner telephelyek hálózata különösen sűrű Közép- és Kelet-Európa országaiban. Romániában hat, Lengyelországban négy, Szlovákiában, Csehországban és Ausztriában három-három kirendeltsége van a vállalatnak. A konszern központja az alsó-ausztriai Fischamendben található. A vállalatnak világszerte 21 országban vannak telephelyei a tengeren túli és a (kelet-) európai fellendülésben levő övezetek fontos pontjain (Európán kívül Kínában, Indiában, Tajvanon és az USA-ban vannak „tengeren túli holdingok”). A légi és tengeri hajózás piaci szegmensében a cargo partner az első három-öt szolgáltató között rangsorol. „Ez igen figyelemre méltó piaci pozíció egy csupán 25 éves, közepes nagyságú vállalatnak” – mondja Stefan Krauter, az igazgatóság elnöke a Pozsonyi Újságnak adott interjújában. Célja pedig, hogy kelet-európai specialistaként tovább fejlessze pozícióját. Közép- és Kelet-Európa legtöbb országa közti napi gyűjtőfuvar ugyanúgy része a bővítési terveknek, mint új raktárközpontok építése a stratégiaileg fontos telephelyek további erősítésére.

Szlovákia mint stratégiai telephely

E stratégiaileg fontos telephelyek egyike Szlovákia. Az 1990-es évek elején ő volt az Ausztrián kívüli terjeszkedésben az első partner. Krauter a Pozsonyi Újságnak elmondta, hogy időben felismerték azokat a lehetőségeket, amelyeket Szlovákia nyújt a fuvarozásban, és ehhez felépítették a megfelelő struktúrákat. Szlovákia többek között azért is oly érdekes logisztikai telephelyként, mert Pozsony környékén az autóipar számos gyártó és beszállító vállalata telepedett le. Emellett számos multinacionális elektronikai vállalat is működik itt. Ezek a fejlemények növekvő keresletet vonnak maguk után a fuvarozásban és a logisztikában is. E kedvező jövőbeni kilátások miatt a cargo-partner nemrégiben hét millió eurót fektetett be Pozsonyban egy korszerű logisztikai központ építésébe.

Ekkora gazdasági siker esetén a szociális feladatvállalás sem sikkadhat el. A vállalat ismert arról, hogy megtapasztalja azoknak az országoknak a kultúráját, ahol kirendeltségei működnek, foglalkozik az adott szociális kérdésekkel és problémákkal. Többek között olyan projekteken is részt vesz, amelyek a romániai utcagyerekeket vagy az etiópiai vak gyerekeket támogatják.



Newsletter 04
Logisztika a CENTROPE-ban

Kapcsolódó linkek

cargo partner: <http://www.cargo-partner.com/?p=home>

A GYSEV (Győr-Sopron-Ebenfurt vasútvonal) – hagyományokkal rendelkező határokon átnyúló teherszállítás

A GYSEV Rt. már 1876-ban is fontos fogaskereke volt Nyugat-Magyarország és Kelet-Ausztria vasúti forgalmának. Ma a Magyar Köztársaság, az Osztrák Köztársaság és a Szállítmányozási Holding Kft. tulajdonában lévő vasútvonal meghatározó szerepet tölt be a kelet-nyugat irányú európai teherforgalmi tengelyen zajló teherforgalom lebonyolításában.

A GYSEV évente majd hat millió tonna nagyságrendű teherforgalmat bonyolít le. A Győr és Sopron közti szakasz Magyarország nemzetközi teherforgalmának legfrekvenciáltabb tranzittengelye. A GYSEV magyar és az osztrák szakaszain évente körülbelül négy millió utas is igénybe veszi a társaság szolgáltatásait. A GYSEV fellendülése a „vasfüggöny“ megszűnésével kezdődött – a határokon átnyúló teherforgalom mértéke 1992 és 2000 között 140 százalékkal nőtt. Ugyanebben az időszakban az utasforgalom mértéke is kerekén 80 százalékkal nőtt. Sokat ruháztak be a pályaudvarok, a vonatkocsik fejlesztésébe és a soproni logisztikai központba.

A teherforgalom alternatívái

A beruházások töretlenül folytatódnak. Így például a tervek szerint a GYSEV vonalhálózata a jövőben kedvező költségű és hatékony alternatívát nyújt majd a Bécs és Graz közti teherforgalomhoz. Miután a GYSEV 2006 decemberében átvette a Magyar Államvasúttól a Szombathely-Körmend-Szentgotthárd szakaszt, megteremtették ezen alternatíva előfeltételeit. A társaság azt tervezi, hogy a tulajdonosok pénzügyi támogatásával és az Európai Unió Kohéziós Alapjának forrásaiból korszerűsíti és villamosítja a szakaszt és központi közlekedésirányítási rendszert hoz létre korszerű biztonsági technikával együtt. 2010-ig az utas- és a teherszállítást már a teljesen felújított szakaszon akarják lebonyolítani.

Az így létrehozott vasúti közlekedési tengely Nyugat-Magyarországon keresztül közvetlen összeköttetést biztosít az Északi-tenger és az Adria kikötői között, és alternatív pályaszakaszt jelent a transzeurópai vasúti hálózatban.

A soproni logisztikai központ

A GYSEV sikerének egyik központi építőkockája a soproni rendezpályaudvar és terminál. Összesen egy milliárd forintot (3,9 millió eurót) ruháznak be a logisztikai központ további bővítésébe, hogy még inkább eleget tudjanak tenni az egyre növekvő teherforgalom követelményének. A GYSEV vonalán lebonyolítandó áruforgalom kapacitásainak bővítéséhez szükséges pénzügyi erőforrások mindenestre rendelkezésre állnak. Ausztria és Magyarország már 2006 februárjában 7 millió eurós tkeemelést hajtott végre.

Newsletter 04
Logisztika a CENTROPE-ban

Kapcsolódó linkek

Az eisenstadti Esterházy-kastély menedzsmentje: GYSEV (Raaberbahn):
<http://www.raaberbahn.com>

CENTROPE projekt-hírek: A “Külföldi működő tőke a CENTROPE-ban” („FDI – Foreign Direct Investment in CENTROPE“) c. CENTROPE-testvérprojekt befejezése

A CENTROPE régió regionális és nemzeti vállalattelepítési ügynökségei a „Külföldi működő tőke a CENTROPE-ban“ c. projektben azon dolgoztak, hogy a CENTROPE-t nemzetközileg előnyös gazdasági telephelyként és a külföldi közvetlen beruházások vonzó céljaként pozicionálják.

A projekt kétéves futamideje alatt sokrétű tevékenységeket dolgoztak ki és valósítottak meg a CENTROPE mint telephely értékesítésére – például közös szemináriumokat rendeztek a befektetők részére, sajtókonferenciákat szerveztek Japánban és Tajvanon, valamint vásárokon jelentek meg. Potenciális németországi, USA-beli, nagy-britanniai, japán, franciaországi és olaszországi befektetők egy mailing-akció keretében tájékoztatást kaptak a CENTROPE-ről mint gazdasági telephelyről. A partnerek közösen marketingeszköztárat dolgoztak ki, mint pl. a telephelyről szóló átfogó brosúrákat angol, japán és kínai nyelven, közös webmegjelenést, egy imázsfilmét és még sok minden mást. Egy gazdasági szektorelemzés keretében fontos telephely- és piaci információkat gyűjtöttek össze a régióról és ezeket feldolgozták a potenciális befektetők és érdeklődő nemzetközi vállalatok számára.

A projekt tevékenységeit és eredményeit, valamint a CENTROPE mint gazdasági telephely fejlődéséről szóló információkat és a CENTROPE témavilág súlypontjait a **“CENTROPE mint gazdasági telephely” c. konferencián 2007. július 24-én 10.00-tól 14.00 óráig a Media Tower-ben, 1020 Wien, Taborstraße 1-3** mutatják be.

Részletes információk a „Külföldi működő tőke a CENTROPE-ban“ c. projekttel és a konferenciával kapcsolatban a www.centrope.com címen található.

” CENTROPE régió: Rövid hírek a CENTROPE-ból

A Csehország és Ausztria között tervezett határátkelőhelytől kezdve Pozsony környezetbarát „velotrixi“-jén keresztül a CENTROPE Birdrace-ig – itt vegyes információkat, rövid híreket és újdonságokat talál a CENTROPE régióról.

Új tanulmányi lehetőség Bécs-Pozsony gazdasági térségében

2007 októberében megnyitja kapuit Bécs első Idegenforgalmi Egyeteme. Az egyetemi kínálat a világ minden tájáról érkező hallgatóknak szól. Különösen arra számítanak, hogy Bécs-Pozsony gazdasági térségének jelent ez majd új lendületet. A „Tourism and Hospitality Management“ (BBA és MBA), valamint a „Public Governance and Management“ (MBA) végzettség megszerzésére a jövőben a MODUL Bécsi Egyetemen nyílik mód. Valamennyi tanulmányi program angol nyelven folyik, és évente összesen 180 hallgatót várnak. A bécsi Kahlenbergen található MODUL Egyetem azt tűzte ki célul, hogy az elkövetkező tíz évben Európa vezető magánegyetemei közé tartozik majd és a tudástranszfer nemzetközi központjává válik.

A tervek szerint a „Business Administration in Public Governance and Management“ master tanulmánnyal a közép-európai közigazgatási rendszerek működését, felépítését és tapasztalait oktatják, elsősorban az új EU-tagállamokból érkező hallgatóknak. Tömbösített oktatást terveznek, úgyhogy az egyetemet munka mellett is el lehet majd végezni. A négy félév tandíja 28 000 euró. Az új EU-tagállamokból és a közép-ázsiai államokból érkező hallgatóknak speciális ösztöndíjakra lesz lehetőségük.

További információk:

A MODUL Egyetem hallgatószolgálati központja: <http://www.modul.ac.at>

Autópálya-építési boom Szlovákiában

Szlovákia nem tétlenkedik, ami az autópálya-építést illeti. A kormány és a Nemzeti Autópálya-társaság (NDS) aktuális tervei alapján csupán az elkövetkező négy évben 127 km autópályát és gyorsutat építenek majd. A Pozsony-Žilina-Kassa autópálya-szakaszról, valamint a cseh és lengyel autópálya-hálózatra való csatlakozásról van szó. A Pravda szlovák napilap „a közép-európai térség és Szlovákia történelmének leggyorsabb autópálya-építésének“ nevezi a projektet. Egyidejleg Szlovákia jobb elérhetőségének kialakítása is a célok között szerepel. 2007 novemberére tervezik a Pozsony-Bécs autópálya-összeköttetés hiányzó szakaszának megépítését osztrák oldalon.

Az EC Vienna a Bécsi Mszaki Egyetem és a Közgazdaságtudományi Egyetem közös kezdeményezése, amelyet az Innovációs és Technológiai Központ (ZIT) támogat. Projektplatformként innovatív vállalkozói tevékenységek keretében egyesíti a közgazdasági és a mszaki szakemberek kompetenciáit.

További információ: www.ecvienna.at

A Csehország és Ausztria közti autópálya-összeköttetés már biztos

Immár biztos, hogy a Bécs és Brno közti autópálya-összeköttetést osztrák oldalon egészen a határmenti Drasenhofen városkáig kiépítik. Eredetileg a cseh fél inkább a Postorna/Reintal autópálya-határátkelőhely megépítését szorgalmazta. Végül aztán sikerült megegyezni abban, hogy a cseh és osztrák autópálya-szakaszok Drasenhofen/Mikulovnál fussanak össze. Az új autópálya tehermentesíti majd Mistelach, Poysdorf és Mikulov községeket, és javítani fogja a határokon átívelő együttműködést pl. katasztrófák esetén. Így az autópálya a két ország kórházai és mentőszervezetei között gyorsabb koordinációt tesz lehetővé. Az építési munkálatok befejezését 2011-re tervezik.

Csomagszolgálatok: A CENTROPE Közép- és Kelet-Európa hídfőjévé válik

Az EU keleti bővítésével új időszámítás kezdődött a gyorsfutárok számára. Az Ausztria, Csehország, Szlovákia és Magyarország közti határátkelőhelyeken az egykor oly körülményes vámformalitások jelentősen leegyszerűsödtek, a kamionok lényegesen gyorsabban érik el a határ túloldalán lévő célállomásait. Ez rendszerint akár egy munkanapnyi időmegtakarítást is jelent. Romániával és Bulgáriával 2007-ben két olyan további ország lépett be az EU-ba, amelyeket a CENTROPE régió gazdasági szereplői különösen érdekes piacként tartanak számon. Már ma is egyre több vállalat hoz létre termelőegységeket a keleti szomszédos államokban. Ez a trend bizonyára még hosszabb ideig tart. A régió logisztikai szolgáltatói előtt ezzel további tevékenységi területek nyílnak meg. A fejlődés nemzetközi szinten működő, megfelelő infrastrukturális befektetésekkel rendelkező csomagszolgálatok megjelenését is eredményezi. Így például a TNT Express bécsi telephelyét közép- és kelet-európai fő átrakóhelyévé építi ki. A Bécs-Inzersdorf-i korszerű elosztóközpont megépítésével az Osztrák Posta is keleti irányba határozta meg a jövő fejlődésének útját. A DPD és GLS csomagszolgálatok is felfedezték optimális telephelyként Bécset és a CENTROPE régiót, hogy fokozottabban lehessenek jelen a közép-európai országokban: Lengyelországban, Csehországban, Szlovákiában és Magyarországon.

Háromkerekűn Pozsonyon át

Pozsonyban a látogatók és az ottlakók újabban háromkerekűn vitethetik magukat a városban. 2007 júniusa óta öt úgynevezett „velotrix” rója ott a kilométereket. A környezetbarát háromkerekűeket Németországban gyártották és egy olyan motorral vannak felszerelve, amely a jármű vezetőjének csak induláskor és hegynek felfelé menetben van segítségére. A „velotrix” legfeljebb 25 km/h sebességgel tudnak

Newsletter 04
Logisztika a CENTROPE-ban

haladni és a vezető mellett két utas foglalhat helyet. Egy út, az utazás tartamától függően 100 (15 perc) – 270 (45 perc) szlovák korona (ami 3,50– 8,00 eurónak felel meg).

CENTROPE Birdrace: 149 madárfaj 24 órán belül

„24 órán belül lehetőleg minél több madárfaj meghatározása“ – így fogalmazták meg a CENTROPE Birdrace célját, amelyre 2007 májusában az osztrák-cseh-szlovák Morva-Thaya ártéri és annak szomszédos területein került sor. Tíz csapat vett részt ezen a versenyen, részben több mint húsz órát voltak kint a terepen. A feltétel az volt, hogy nem szabad autót használni. Így gyalogosan vagy kerékpárral közlekedtek, de a tömegközlekedési eszközöket is használták. 149 madárfajt gyűjtöttek össze a hobbi ornitológusok, köztük olyan ritka vendégek is voltak, mint a *calidris canutus*, avagy az úgy nevezett „sarki strandfutó“, amely északi hazájába tartva a CENTROPE-ban tartott pihenőt.

A rendezvény jelentősen hozzájárult a „vogel.schau.plätze Hohenau – Ringelsdorf „ c. természetvédelmi projekthez. Ezen évenként megrendezésre kerülő rendezvény jól sikerült nyitóprogramja az elkövetkező években is izgalmas és jól látogatott versenyekkel, de elsősorban szép megfigyelésekkel kecsegtet.

További információk:

CENTROPE Birdrace: <http://www.bird.at/Report-1st-Centrope-Birdrace.90.0.html>

Rubrik Tipps: Idpontok, tippek és linkek

E helyen logisztika témában izgalmas rendezvénytípeket és linkeket „tallóztunk” Önöknek.

Nemzetközi szállítási és logisztikai vásár Brnóban

2007. október 1-től 5-ig

A nemzetközi „Szállítás és Logisztika” elnevezésű közlekedési vásár az idén immár negyedszer kerül megrendezésre a brnói vásárközpontban. Ez a régió legnagyobb ágazati szemléje. A vásárt két évente rendezik meg, és egyre nagyobb közkeveltségnek örvend. 2005-ben például 17 országból 210 cég vett részt a szakmai rendezvényen. A nemzetközi vásár bemutatja a szállítási és logisztikai technológiák és szolgáltatások teljes spektrumát. A negyedik alkalommal megrendezésre kerülő vásár iránt rendkívül nagy az érdeklődés, ismert kiállítók ugyanúgy képviseltetik magukat, mint számos új cég, elsősorban a logisztikai és vállalatfolyamat-irányítási információs rendszerek területéről.

További információk: <http://www.bvv.cz/translog-de>

Bécsi Nemzetközi Logisztikai Fórum

2007. november 13–14.

A Bécsi Nemzetközi Logisztikai Fórumot a CASH kereskedelmi magazin az Osztrák Szövetségi Logisztikai Egyesülettel, a Die PRESSE osztrák napilappal és Bécs város sajtó- és információs szolgálatával együttműködve szervezi.

Részletek és programfolder hamarosan a következő címen:

<http://www.bvl.at/veranstaltungen/19,06,2007,,12,11,28,,262.htm>

Kiemelked díj kiemelked nknek

Nem titok, hogy mszaki területeken a nk még mindig kisebbségben vannak. Annál fontosabb, hogy ket is olykor rivaldafénybe állítsuk. E célból hozták létre a mszaki területen tevékenyked nknek szóló különdíjat. 22 „mszakis” nt jelöltek a „TechWoman-of-the-Year” különdíjra, amelyet a mszaki területen tevékenyked nk kiemelked tevékenységéért ítélnek oda. Az elz évek 14 és 16 jelölése után az idei 22 jelölés alapján abban reménykedhetünk, hogy egyre több n dolgozik mszaki szakmákban, akiknek a sikereit környezetük megfelel keretben méltatja. A „TechWoman-of-the-Year” különdíjra ugyanis úgy jelölik az egyéneket, az illet nk nem nyújthatják be saját jelölésüket. A népszerű díj odaítéléséről szakmai zsri dönt. A díjátadásra október 4-én kerül sor Linzben.

További információk: <http://www.leonardoaward.at/index.php?m=sp&id=7>

Newsletter 04
Logisztika a CENTROPE-ban

Tallózó logisztikai témákban

A „Logistics Journal“ nemzetközi elektronikus folyóirat technikai logisztika témában és a „Technikai Logisztika Tudományos Társasága“ adja ki. Valamennyi cikket kizárólag online közlik: <http://www.elogistics-journal.de>

A „Logistik Heute“ az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatás vezetőinek szóló német szakfolyóirat. A független szerkesztőség, valamint a tudományt és a gyakorlatot képvisel szakmai szerzők a teljes ellátási lánc mentén aktuális innovatív logisztikai koncepciókról, új termékekről, ötletekről és trendekről tájékoztatják az olvasókat. Részletes piaci áttekintések és vállalati riportok teszik teljessé a havonta megjelenő logisztikai témagyűjteményt. További információk: <http://www.logistik-heute.de/>

A *dispo* szakmai magazin Ausztria vezető logisztikai, gazdasági és technikai lapja. Az online-hírlevél hetente kétszer jelenik meg és az ágazat aktuális újdonságairól tájékoztat. További információk: http://www.dispo.co.at/front_content.php

A *der Standard* osztrák napilap online-kiadásában található a „Logistik-Spezial“, amelyet folyamatosan frissítenek: <http://derstandard.at/?id=2939098>

Az „Österreichische Verkehrszeitung“ hetente a nemzetközi szállítás és logisztika aktuális fejleményeiről tájékoztat: <http://www.oevz.com/>

Logisztikai szótár

A logisztika modern és a gazdaság valamennyi területén gyakran emlegetett címszó. Ezen ágazat fellendülése eredményeképp egyre több szakszóval és rövidítéssel találkozunk, amelyek a bennfentesek számára ismertek, de a normál földi halandó gyakran jóformán semmit sem ért bele. Az osztrák Logisztikai Hálózat Egyesülete a német nyelvű logisztikai szótárral a logisztika egyes elemeinek vállalatokat és ágazatokat átfogó megértéséhez szeretne hozzájárulni.

Logisztikai szótár: <http://www.logistikwoerterbuch.or.at/dictionary>

Logisztikai Hálózat, Ausztria: <http://www.vnl.at>

Logisztikai képzés

A logisztika terén egyre sokrétűbb képzési kínálattal találkozunk. A logisztikai képzési katalógus átfogó áttekintést nyújt valamennyi ausztriai logisztikai képzésről és továbbképzésről. A logisztikai képzési katalógus a (tartalomért felelős) Logisztikai Hálózat Egyesületével, az Osztrák Logisztikai Szövetségi Egyesülettel és az Industriemagazinnal karöltve készült.

Osztrák logisztikai képzési katalógus: <http://www.vnl.at/lbk/DE/911.html>

Newsletter 04
Logisztika a CENTROPE-ban

Az „*Industrial Engineering and Logistics*” master képzéssel a német Fraunhofer Társaság és a ilinai Egyetem által 2000-ben alapított *Fraunhofer IPA Slovakia* vonzó posztgraduális képzést nyújt. 15 ft vesznek fel, a jelentkezési határidő 2007. július 30-án jár le. A Fraunhofer IPA Slovakia rövidebb képzési és továbbképzési lehetőségeket is kínál. Szemináriumok, vitarendezvények, workshopok és tréningek segítik a munka melletti továbbképzést.

További információk: http://www.ipaslovakia.sk/en/udalost_view.aspx?id_u=41

Linkek a magyar logisztikai képzési lehetőségekkel kapcsolatban (magyar nyelven):
<http://www.logsped.hu/oktat.htm>

Logisztikával kapcsolatos linkek

Európai Logisztikai Egyesület: <http://www.elalog.org>

Cseh Logisztikai Egyesület (CLA): <http://www.logistika.cz>

A Cseh Köztársaság Fuvarozási és Logisztikai Egyesülete: <http://www.sslczech.cz/en/>

A Szlovák Köztársaság Logisztikai és Szállítási Szövetsége (VLV SR):

<http://www.zlz.sk>

Magyar Logisztikai Egyesület: <http://www.mle.hu>

Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság: <http://www.logisztika.hu>

PANLOG Pannon Logisztikai Klaszter: <http://www.panlogklaszter.hu>

Osztrák Szövetségi Logisztikai Egyesület (Bundesvereinigung Logistik Österreich):

<http://www.bvl.at>

Logisztikai Hálózat Egyesülete (Verein Netzwerk Logistik): <http://www.vnl.at>

Bécsi régió Autóipari Klaszter (Automotive Cluster Vienna Region): <http://www.acvr.at>