



Kossuth József,
Budapest Airport

AZ ÉV LOGISZTIKAI MENEDZSERE

RÉGIÓS VEZETŐ SZEREPRE TÖRVE

Tavaly Logisztikai Kiválósági Díjat nyert a Budapest Airport komplex légiáru-kezelő létesítménye, a BUD Cargo City. Idén a projekt egyik mozgatórugója, a Budapest Airport cargo vezetője, *Kossuth József* is megkapta a méltó elismerést, és az Év Logisztikai Menedzsere lett. Munkáját azonban nem érzi befejezettnek, sőt – szerinte a java még csak ezután jön.

■ A Malévnál kezdett dolgozni, a repülőtérén folytatta – milyen messzire nyúlik vissza és milyen mélyen gyökerezik önben a repülés iránti szenvedély?

Az az érdekes, hogy bár engem is el tudott varázsolni a repülés, mint mindenki mást, ez a repülőtéri karrierem indulása előtt nem volt egy meglévő szerelem. Nulláról csöppentem bele a légiközlekedésbe. Mikor a Miskolci Egyetemen megkaptam a közgazdász diplomámat 2003-ban, jelentkeztem egy beszerző állásra a Malévhoz, de nem volt meg a kellő szakmai tapasztalatom, így nem is vettek fel. Az életrajzomat viszont adatbázisba vették, és később visszahívtak egy menedzserasszisztensi pozícióba, majd többkörös felvételi folyamat után a Malév üzemanyag-menedzser asszisztense lettem. Talán fel sem fogtam akkor, hogy mekkora dolog volt ez Magyarországon a légiközlekedésben. Érdekes volt megismerni a repülőtér működését, az elragadó környezet, ami olyan, mint egy külön város, saját kiszolgáló egységekkel, ellátó funkciókkal, rengeteg ott tevékenykedő céggel, több ezer dolgozóval, folyamatosan pezsgő és kihívásokkal teli munkakörnyezettel, melyet körülöng a repülés varázsa. Szóval engem is megcsapott a kerozin illata, ami senkit nem ereszt...

■ Pontosan mivel foglalkozott az üzemanyag-menedzser és mi volt az ön feladata?

Ő, illetve a szervezeti egység biztosította a Malévnak a kerozint Budapesten és mindazonokon a repülőtereken, ahol a Malév gépei megfordultak, és más kiszolgálóval versenyben ellátta üzemanyaggal a Ferihegyet használó légitársaságokat. Egyszerre volt jelen a működésében a beszerzés és az értékesítés.

■ Mi volt a különlegessége ennek a munkának?

A Malév gépei a világ több száz repülőtérét érinthették, és nekünk mindegyiken biztosítanunk kellett az üzemanyag-ellátást. Magyarországon a MOL volt az egyetlen beszállító, de egyes nagy külföldi repülőtereken akár 7-8 társaság is foglalkozott ezzel. Minden repülőtéren meg kellett keresni az összes beszállítói forrást, és megtalálni a legjobb, így a végén akár 50-60 üzemanyag-kiszolgálótól is kértünk be ajánlatokat a tenderek során. Ezek között voltak kis

helyi cégek és olyan multinacionális óriások is, mint a BP, az Exxon vagy a Shell. Mindez kiváló lehetőség volt arra, hogy pályakezdőként sok értékes tapasztalatot szerezzek egy igazán családias környezetben, sok támogatással, pozitív impulzussal, energiával.

■ Miért váltott néhány év után a Malévtól a repülőtér-üzemeltetőhöz, és hogyan segítették korábbi tapasztalatai a cargo fejlesztési munkájában?

Igazából a váltás egy többlépcsős folyamat volt, amelyet a környezet változása szült.

A tulajdonosváltás utáni változások új lehetőségeket is hoztak, így kerültem a Budapest Airporthoz 2008 végén. Kontrolling területen kezdtem el dolgozni menedzser pozícióban.

Hat éven át elsősorban a repülőtér beruházásaival foglalkoztam pénzügyi szempontból, megvalósíthatósági tanulmányokat írtam, nagy projektek költségfelügyeletét végeztem. Ebben az időszakban épült például a SkyCourt, de voltak más, hasonló kaliberű logisztikai és utasforgalmi beruházások is.

2014-ben, mikor már úgy láttam, hogy a fejlődésemhez új munkatapasztalatokra van szükség, pont megüresedett a Budapest Airport cargo manageri pozíciója. Így visszatértem az üzletfejlesztéshez, és 2015-től a vállalat cargo managere, 2020-tól pedig cargo vezetője lettem.

A karrierem minden állomását hasznosnak ítélem: a különböző szakterületeken sokat fejlődtem, és mivel dolgoztam légitársaságnál, kiszolgáló cégnél és repülőtér-üzemeltetőnél, megismertem a folyamatokat és a légiipar szereplőinek gondolkodását.

■ Milyen szinten állt akkoriban a Budapest Airport cargo tevékenysége?

A légiáruszállítás ott volt a repülőtér életében már évtizedek óta - gondoljunk csak a Malév Cargo-ra - de a jelentős fejlesztések a piaci lehetőségek ellenére valahogy elmaradtak. Már a 90-es évek közepén születtek tervek a repülőtér cargo kapacitásának bővítésére és egy új cargo bázis fejlesztésére, de mindig közbejött valami hátráltató külső hatás.

A cargo forgalom fejlődéséhez három alappillér kiemelkedően fontos: a megfelelő infrastruktúra, a cargo konnektivitás, azaz a légiáruszállítási lehetőségek rendelkezésre

állása, és a vonzó cargo környezet, ami alapján egy szállítványozó cég az adott repülőtérre választja. 2015-ig a cargo dinamikus fejlődéséhez és a sokat hangoztatott KKE regionális gyűjtő-elosztó szerephez ezek közül csak egy állt rendelkezésre, a repülőtér légiforgalmi infrastruktúrája: a két párhuzamos, megfelelő hosszúságú és felszereltségű futópálya, – és az ezekhez kapcsolódó gurulóút-hálózat és állóhely kapacitás.

A cargo infrastruktúra másik fontos összetevőjét az árufuvarozáshoz szükséges kiszolgáló épületek, például a raktárak és a hozzájuk kapcsolódó operációt támogató létesítmények jelentik. Ezek akkoriban korlátozott kapacitással, nem hatékony kialakítással és nem a legmegfelelőbb helyszíneken elhelyezkedve álltak rendelkezésre. Ezek között több olyan létesítmény is volt, amely nem légi cargoraktárnak épült eredetileg, csak később kezdték arra használni.

A másik két pillér – a konnektivitás és a cargo környezet egyes elemei, például a technológiai háttér és a szolgáltatások köre – szintén fejlesztésre szorult.

■ Mivel kezdte a fejlesztési munkát, mik voltak a lehetőségek és nehézségek, amivel szembesült a kezdetekkor?

Kezdetben a rendelkezésre álló lehetőségeket próbáltuk minél jobban kihasználni, például az infrastruktúra terén, kiegészítve az új cargo fejlesztési koncepciókkal. Habár volt mögöttem pár év szakmai tapasztalat a légiközlekedésben, meg kellett értenem a piacot, az ügyfeleinket, ezért nagyon sokat beszéltem a szereplőkkel, és beszéltem ma is. Meghallgattam az igényeket és az ötleteket, amelyeket később beépítettünk a fejlesztésekbe. Kialakult egy kapcsolati háló a légiáruszállítási közösséggel, és elkezdtem képviselni a szereplők érdekeit, ennek hatására pedig a közösség is támogatóan állt a cargo fejlesztési munkánk mögé.

A többszám itt fontos, hiszen számos kollégám, vezetőm dolgozik az üzletág fejlesztésén, nélkülük nem tartanánk itt, ahol ma. A közös munkának köszönhető, hogy a régió legdinamikusabban fejlődő cargo forgalmat kezelő repülőtere vagyunk, rendkívül jó nemzetközi szakmai megítéléssel.

Növeltük a cargo közösségi szerepünket, csatlakoztunk számos logisztikai szövetséghez: például az MLSZKSZ-ben elnökségi

tag vagyok, e-kereskedelmi munkacsoportot vezetek, az MSZSZ-ben a légjárászállítási munkacsoportot vezetem, az MLBKT-val és a Gyógyszeripari Tagozattal nagyon aktívan dolgozunk együtt. A szakmai szövetségek, hasonlóan a BUD cargo közösségünk egyéb kiváló tagjai, támogatják a munkánkat, amit ezúton is köszönünk, fontos segítség ez számunkra.

■ És belevágtak a BUD Cargo City fejlesztésébe. Ez 2020-ra elkészült, és tavaly már bővebben írtunk is róla. Mitől más ez, mint a hasonló fejlesztések? Mi a helyzet a többi pillér fejlesztésével?

Mind a három említett pillért sikerült erősen fejlesztenünk mostanra. A mintegy 16 milliárd forintból megvalósult BUD Cargo City 2020 januárjában megkezdte működését: új cargo forgalmi előtér fogadja a járatokat, ahol akár két F kategóriájú, szélestörzsű Boeing 747-800F típus egyidejű kiszolgálása is megvalósulhat, partnereink pedig összesen 32000 m² területű új épületet használhatnak. A fizikai közelségnek és az új, központosított koncepciónak köszönhetően gyorsabb, hatékonyabb és magasabb színvonalú a cargo árukezelés, a partnerek együttműködése. Szintén hasznos, hogy a helyszínen működik a vámkezelés is. Büszkén állíthatjuk, hogy a BUD Cargo City világszínvonalú létesítmény, ami mögött sok energia és elkötelezettség, és persze nagyon sok munka van. Mindezt számos repülőtér követendő példának tekintti, de a siker kulcsa nem az épületekben van - az csak acél és beton -, hanem a hozzáadott emberi értékben, az együttműködésében, az alapot a mi cargo közösségünk jelenti. Sok pozitív visszajelzést kapunk, a szakma nemzetközi szinten is elismeri az eredményeinket és a hozzáállásunkat.

■ Ezek szerint máshol nem foglalkoznak ennyit a cargóval?

Azt látni kell, hogy a cargo üzletág, bármennyire fejlett is, általában a nagy nemzetközi repülőterek bevételeinek kisebb részét adja, az utasforgalom az elsődleges. Ez persze nálunk is így van, hiszen az utasszolgáltatások előnyt élveznek, viszont a Budapest Airportnál a cargo fejlesztés is kiemelt szerepet kap. Ez nem mindenhol van így (habár a világjárvány hatására a korábbinál többen felismerték a cargo üzletág „járva-



René Droese, Kossuth József, Palágyi Adrián, Gáspár Géza

nyálóságát”), de ahogy említettem, mi hiszünk a cargonk jövőjében. Ennek köszönhetően látványosabb a fejlődésünk, mint a régiós versenytársaké. A Budapest Airport a világjárvány csillapodásával nem az áruforgalom visszanyerésén dolgozik, hanem már jóval a 2019-es volumen felett jár.

■ Mely repülőterekről van szó, és hogyan állnak azok?

Bécs, Prága, Varsó és München a közvetlen regionális versenytárs a mi súlycsoportunkban, a nagy európai cargo hubok mellett, akik szinte egész Európából gyűjtenek árut. Ezen repülőterek áruforgalma még a covid előtti szint alatt áll, vagy most éri utol azt. Mi már 50 százalékkal meghaladtuk a 2019-es tonnában mért áruforgalmunkat. Hosszabb távú kitekintésben, 2015-ben a Budapest Airport mintegy 90 ezer tonna légiárut kezelt, a schwechati repülőtér 270 ezer tonnát. Most a mi volumenünk 200 ezer tonna, az övök 240 ezer 12 havi időszakra vetítve. Prága és Varsó együtt nem kezel annyi légiárut, mint Budapest, és még München is 250 ezer tonnán áll a korábbi 400 ezer helyett. Kétségtelen tehát, hogy jelenleg a Budapest Airport kezeli a legdinamikusabban fejlődő cargo mennyiséget Közép-Kelet-Európában.

Lényeges az is, hogy a tonnában mért áruforgalom 100 százalékkal, míg a járatok száma csak 10 százalékkal nőtt 2015-óta. Nagyobb gépek jönnek, és jobban kihasználjuk azok kapacitásait.

■ Személyesen mi jelenti önnek a sikert, mi tölti el a legnagyobb elégedettséggel?

A rólunk kialakult pozitív összkép és a cargo tevékenységünk megítélése a partnereink (légitársaságok, szállítmányozók,

hatóságok, más repülőterek) körében. Ha személyesebb sikert kell említenem, óriási érzés egy nemzetközi cargo konferencián elismert szakemberként részt venni és a világszinten meghatározó repülőterek cargo vezetőivel megbeszélni az iparágat érintő legfontosabb kérdéseket.

■ Ilyen sikerek után mi motiválja még?

Hét év alatt megdupláztuk az áruforgalmat, de ezzel még messze nem értünk el a lehetőségeink csúcsára, számos fejlesztés, mint például a gyógyszerlogisztikai minőségbiztosítási szabvány bevezetése is megvalósult, de annak aktív forgalmának felfutása még zajlik. És még vagy tucatnyi hasonló fejlesztés van a fejünkben, tehát még a felénél sem vagyunk annak az útnak, amire 2015-ben ráléptünk. Az Alibaba a helyi partnerén keresztül közép-kelet-európai hub-ként kezdte használni a budapesti repülőteret, ebben is óriási potenciál van még.

Még több a lehetőség és a munka, ha túltekintünk a légifuvarozás világán. A régióban minden ország versenyez azért, hogy maga felé terelje az áruszállítást és az arra épülő fejlesztéseket, beruházásokat. Az adottságaink nekünk is megvannak.

Úgy látom, hogy megmozdult a logisztikai környezet, és egyre többen hiszik, hogy az országnak és az itt működő logisztikai cégeknek regionálisan is lehet szerepük. Meni kell előre, fejlődni és fejleszteni kell, és nem csak a repülőternek, hanem mindenkinek, azért, hogy a gazdasági lehetőségeinket minél inkább ki tudjuk használni, növelve a bevételeket és újabb munkahelyeket teremtve. Csak így tölthetünk be erős, akár vezető szerepet a régiós logisztikában.

Schopp Attila