

**KÁROLY RÓBERT FŐISKOLA**

**Gyöngyös**

# **SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI ISMERETEK**

**Kézirat**

*Dr. Magyary István*

**Gyöngyös**

**2005**



# TARTALOMJEGYZÉK

|                                                                                                                                                               |          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1. A KÖZLEKEDÉS KIALAKULÁSA.....</b>                                                                                                                       | <b>2</b> |
| 1.1. A KÖZLEKEDÉSI PÁLYA .....                                                                                                                                | 2        |
| 1.2. A KÖZLEKEDÉS SZEREPE A NEMZETGAZDASÁGBAN.....                                                                                                            | 2        |
| 1.3. A KÖZLEKEDÉS RENDSZERE ÉS FELOSZTÁSA .....                                                                                                               | 2        |
| 1.4. A KÖZLEKEDÉSI MUNKAMEGOSZTÁS ÉS KOOPERÁCIÓ .....                                                                                                         | 2        |
| 1.5. AZ ÁRUTOVÁBBÍTÁS FELADATA .....                                                                                                                          | 2        |
| 1.6. KÖZLEKEDÉSI ALAPFOGALMAK.....                                                                                                                            | 2        |
| <b>2. A SZÁLLíTMÁNYOZÁS KIALAKULÁSA.....</b>                                                                                                                  | <b>2</b> |
| 2.1. A SZÁLLíTMÁNYOZÁSI TEVÉKENYSÉG FOLYAMATA .....                                                                                                           | 2        |
| <b>3. AZ ÁRUTOVÁBBÍTÁS JOGI SZABÁLYOZÁSA.....</b>                                                                                                             | <b>2</b> |
| 3.1. ADÁSI TÍPUSÚ SZERZŐDÉSEK.....                                                                                                                            | 2        |
| 3.2. TEVÉSI TÍPUSÚ SZERZŐDÉSEK.....                                                                                                                           | 2        |
| 3.3. HELYTÁLLÁSI TÍPUSÚ SZERZŐDÉSEK.....                                                                                                                      | 2        |
| 3.4. INCOTERMS .....                                                                                                                                          | 2        |
| <b>4. SZÁLLíTMÁNYOZÁSI FÖLDRAJZ .....</b>                                                                                                                     | <b>2</b> |
| KÖZLEKEDÉSI ÚTVONALAK .....                                                                                                                                   | 2        |
| 4.2. MAGYARORSZÁG TENGERI KAPUI.....                                                                                                                          | 2        |
| 4.3. A TRANSZEURÓPAI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT .....                                                                                                                | 2        |
| <b>5. KÖZÚTI SZÁLLíTMÁNYOZÁS .....</b>                                                                                                                        | <b>2</b> |
| 5.1. A KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS ÁLTALÁNOS JELLEMZŐJE .....                                                                                                         | 2        |
| 5.2. A KÖZÚTI FUVAROZÁS ESZKÖZEI.....                                                                                                                         | 2        |
| 5.3. A KÖZÚTI FUVAROZÁS PIACA ÉS RÉSZTVEVŐI.....                                                                                                              | 2        |
| 5.4. A SZÁLLíTMÁNYOZÓ SZEREPE A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSBAN .....                                                                                                  | 2        |
| 5.5. A KÖZÚTI FUVAROZÁS JOGI SZABÁLYOZÁSA .....                                                                                                               | 2        |
| 5.6. A NEMZETKÖZI KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSHOZ TARTOZÓ FONTOSABB FOGALMAK .....                                                                                     | 2        |
| 5.7. KÉTOLDALÚ ÁLLAMKÖZI MEGÁLLAPODÁSOK ÉS FUVAROZÁSI ENGEDÉLYEK .....                                                                                        | 2        |
| 5.8. A KÖZÚTI FUVAROZÁS SZABÁLYOZÁSA BELFÖLDÖN (KÁSZ) ÉS NEMZETKÖZI<br>VISZONYLATBAN (CMR) .....                                                              | 2        |
| 5.8.1. A fuvarozási útvonal.....                                                                                                                              | 2        |
| 5.8.2. A hatósági kezelés .....                                                                                                                               | 2        |
| 5.8.3. Az árukíséret.....                                                                                                                                     | 2        |
| 5.8.4. Fuvarozási akadály.....                                                                                                                                | 2        |
| 5.8.5. Fuvarozási határidő.....                                                                                                                               | 2        |
| 5.8.6. Kiszolgáltatási késedelem.....                                                                                                                         | 2        |
| 5.8.7. Utólagos rendelkezés.....                                                                                                                              | 2        |
| 5.9. VESZÉLYES ÁRUK NEMZETKÖZI SZÁLLÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ EURÓPAI MEGÁLLAPODÁS<br>(ADR) .....                                                                        | 2        |
| 5.9.1. Gyorsan romló élelmiszerek nemzetközi fuvarozásáról és az ilyen<br>fuvarozásokra szolgáló különleges fuvarszközökről szóló megállapodás<br>(ATP) ..... | 2        |
| 5.10. FUVAROKMÁNYOK .....                                                                                                                                     | 2        |
| 5.10.1. Belföldi közúti fuvarlevél.....                                                                                                                       | 2        |
| 5.10.2. CMR fuvarlevél .....                                                                                                                                  | 2        |
| 5.11. KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI DÍJSZÁMÍTÁSI ALAPELVEK .....                                                                                                       | 2        |
| 5.12. A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁS SORÁN HASZNÁLATOS RÖVIDÍTÉSEK.....                                                                                                | 2        |

|                                                                                                                      |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>6. VASÚTI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS.....</b>                                                                                | <b>2</b> |
| 6.1. VASÚTÉPÍTÉSEK MAGYARORSZÁGON.....                                                                               | 2        |
| 6.1.1. <i>A két világháború hatása a magyar vasutakra</i> .....                                                      | 2        |
| 6.1.2. <i>A MÁV szerepe az európai vasúti forgalomban</i> .....                                                      | 2        |
| 6.2. A VASÚT ÜZEMELTETÉSÉHEZ KAPCSOLÓDÓ LÉTESÍTMÉNYEK .....                                                          | 2        |
| 6.3. A VASÚTI FUVAROZÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ FONTOSABB MŰSZAKI FOGALMAK .....                                               | 2        |
| 6.4. A SZÁLLÍTMÁNYOZÁS SZEREPE, A SZÁLLÍTMÁNYOZÓ TEENDŐI VASÚTI FUVAROZÁS<br>ESETÉN.....                             | 2        |
| 6.5. VASÚTI FUVAROZTATÁSSAL KAPCSOLATOS FELADATOK KONTINENTÁLIS<br>FORGALOMBAN .....                                 | 2        |
| 6.6. MEGBÍZÁSI SZERZŐDÉS.....                                                                                        | 2        |
| 6.7. EGYEZMÉNYEK ÉS MEGÁLLAPODÁSOK .....                                                                             | 2        |
| 6.8. A NEMZETKÖZI VASÚTI ÁRUFUVAROZÁS JOGI SZABÁLYOZÁSA.....                                                         | 2        |
| 6.9. MŰSZAKI-TECHNIKAI JELLEGŰ NEMZETKÖZI EGYEZMÉNYEK .....                                                          | 2        |
| 6.10. VESZÉLYES ÁRUK FUVAROZÁSA .....                                                                                | 2        |
| 6.11. FUVAROKMÁNYOK .....                                                                                            | 2        |
| 6.11.1. <i>A belföldi vasúti fuvarlevél</i> .....                                                                    | 2        |
| 6.11.2. <i>Cím fuvarlevél</i> .....                                                                                  | 2        |
| 6.11.3. <i>SZMG SZ fuvarlevél</i> .....                                                                              | 2        |
| 6.12. VASÚTI DÍJSZABÁSOK .....                                                                                       | 2        |
| 6.12.1. <i>Díjszabási alapfogalmak</i> .....                                                                         | 2        |
| <b>7. VÍZI ÁRUSZÁLLÍTÁS .....</b>                                                                                    | <b>2</b> |
| 7.1. FOLYAMI, DUNA - TENGERI FUVAROZÁS.....                                                                          | 2        |
| 7.2. A DUNAI ÁRUFUVAROZÁSI ÚTVONAL.....                                                                              | 2        |
| 7.2.1. <i>A dunai hajózás szabályozása</i> .....                                                                     | 2        |
| 7.2.2. <i>Dunai árufuvarozási feltételek (DÁF)</i> .....                                                             | 2        |
| 7.2.3. <i>Egységes Díjszabási Egyezmény</i> .....                                                                    | 2        |
| 7.2.4. <i>Kölcsönös Vontatási és Ügynökölési Szolgálat</i> .....                                                     | 2        |
| 7.2.5. <i>Német-Magyar Belvízi Hajózási Egyezmény és Holland-Magyar Belvízi<br/>        Hajózási Egyezmény</i> ..... | 2        |
| 7.3. DUNA - TENGERI ÁRUFUVAROZÁS.....                                                                                | 2        |
| <b>8. TENGERI ÁRUFUVAROZÁS ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS .....</b>                                                              | <b>2</b> |
| 8.1. A TENGERI HAJÓK JELLEMZŐ ADATAI .....                                                                           | 2        |
| 8.2. A TENGERI HAJÓK LOBOGÓJA .....                                                                                  | 2        |
| 8.3. A TENGERI HAJÓK OSZTÁLYOZÁSA .....                                                                              | 2        |
| 8.4. A KERESKEDELMI HAJÓK TÍPUSAI .....                                                                              | 2        |
| 8.4.1. <i>Szárazárukat fuvarozó hajók</i> .....                                                                      | 2        |
| 8.4.2. <i>Folyékony árukat fuvarozó hajók</i> .....                                                                  | 2        |
| 8.5. VONALHAJÓZÁS.....                                                                                               | 2        |
| 8.5.1. <i>Hajózási konferenciák</i> .....                                                                            | 2        |
| 8.5.2. <i>Konferenciától független hajósok</i> .....                                                                 | 2        |
| 8.6. FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS A VONALHAJÓZÁSBAN .....                                                                    | 2        |
| 8.6.1. <i>Hajós – Hajóstársaság (Carrier)</i> .....                                                                  | 2        |
| 8.6.2. <i>Fuvaroztató (shipper)</i> .....                                                                            | 2        |
| 8.6.3. <i>Címzett (Átvevő (Consignee)</i> .....                                                                      | 2        |
| 8.6.4. <i>Kiértécsítendő cím (notify)</i> .....                                                                      | 2        |
| 8.7. A TENGERSHAJÓZÁS NEMZETKÖZI JOGI SZABÁLYOZÁSA .....                                                             | 2        |
| 8.7.1. <i>A Hágai/Visby Szabályzat</i> .....                                                                         | 2        |
| 8.7.2. <i>A Hamburgi Szabályzat/Hamburgi Egyezmény</i> .....                                                         | 2        |
| 8.8. A HAJÓRAKLEVÉL .....                                                                                            | 2        |
| 8.9. A HAJÓZÁSI SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSE.....                                                                             | 2        |
| 8.10. TENGERS FUVARDÍJSZÁMÍTÁS .....                                                                                 | 2        |
| 8.11. BÉRELT HAJÓZÁS – CHARTER HAJÓZÁS .....                                                                         | 2        |
| 8.12. A HAJÓBÉRELETI SZERZŐDÉSEK FAJTÁI .....                                                                        | 2        |
| 8.12.1. <i>Az időbérlet</i> .....                                                                                    | 2        |

|                                                                          |          |
|--------------------------------------------------------------------------|----------|
| 8.12.2. Az útvonalbérlet.....                                            | 2        |
| 8.13. TENGERI CSOMAGOLÁS .....                                           | 2        |
| 8.14. SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI FELADATOK TENGERHAJÓZÁS ESETÉN .....              | 2        |
| <b>9. LÉGI ÁRUSZÁLLÍTÁS ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS.....</b>                      | <b>2</b> |
| 9.1. ÁLTALÁNOS JELLEMZÉS .....                                           | 2        |
| 9.2. A LÉGI ÁRUSZÁLLÍTÁS JÁRMŰVEI .....                                  | 2        |
| 9.3. A LÉGI ÁRUFUVAROZÁS JOGI SZABÁLYOZÁSA, NEMZETKÖZI EGYEZMÉNYEK ..... | 2        |
| 9.3.1. Nemzetközi egyezmények.....                                       | 2        |
| 9.4. A LÉGI ÁRUFUVAROZÁSI SZERZŐDÉS .....                                | 2        |
| <b>10. A CSŐVEZETÉKES ÁRUSZÁLLÍTÁS.....</b>                              | <b>2</b> |
| <b>11. KOMBINÁLT FUVAROZÁS ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS.....</b>                   | <b>2</b> |
| 11.1. A KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁSRÓL ÁLTALÁBAN .....                           | 2        |
| 11.2. KONTÉNERES SZÁLLÍTÁS .....                                         | 2        |
| 11.3. KÖZÚTI-VASÚTI KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁS .....                            | 2        |
| 11.4. KÖZÚTI-VÍZI KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁS .....                              | 2        |
| 11.4.1. A közúti-folyami kombinált szállítás.....                        | 2        |
| 11.5. FOLYAMI-TENGERI KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁS .....                          | 2        |
| <b>12. AZ EU KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁHOZ VALÓ INTEGRÁCIÓ HATÁSA .....</b>      | <b>2</b> |
| <b>VÁLTOZÁSOK AZ EURÓPAI UNIÓBAN.....</b>                                | <b>2</b> |
| 12.1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT .....                                    | 2        |
| 12.2. VASÚTI KÖZLEKEDÉS .....                                            | 2        |
| 12.3. BELVÍZI HAJÓZÁS ÉS TENGERHAJÓZÁSI TEVÉKENYSÉG.....                 | 2        |
| 12.4. LÉGI KÖZLEKEDÉS .....                                              | 2        |



## 1. A KÖZLEKEDÉS KIALAKULÁSA

Az ember, hogy szükségleteit kielégítse közlekedni kénytelen. A közlekedés szinte egyidős az emberiséggel. A készen talált javakat is nagy területek bejárásával gyűjtötték össze már abban az időben is, amikor még nem termeltek. A közlekedés kezdeti megjelenési formái az ösvény, a csapás, a gyalogút voltak, ekkor még eszközök nélkül közlekedtek.

Az emberek a készen talált javakat, tárgyakat valamilyen úton-módon összegyűjtötték, és egy közös helyre továbbították, azaz szállították. Ehhez a tevékenységhez előbb-utóbb valamilyen eszközt kellett igénybe venniük. A közlekedés igazi fejlődését az első, még kerék nélküli eszköz feltalálása jelentette. Ez az eszköz a csúsztató és a szán volt, amely segített a terhek továbbításában. A terhet fagallyakra, ill. dorongokra rakták, és így csúsztatták. Amikor a dorongokat összekötötték, keletkezett a szán, amelyet egyaránt használtak jégen és földterületen. Ebben az időszakban még csak szárazföldi közlekedésről beszélhetünk.

A termelés az eszközök tökéletesítését is maga után vont. A szűkös természeti javak már nem fenyegették az embert, így egy biztonságosabb élet alakulhatott ki. A megtermelt többletet is hasznosítani lehetett. A szerszámok fejlesztésével, a fémek megismerésével kialakíthatták a járműveket. Ekkor jelent meg a szállítás, amelynek eszköze a kerekes jármű lett. A kerekes járművek a csúsztatóból alakultak ki, fejlődtek tovább. A dorongból tengely lett, és a két végére korongkereket formáltak, amelyek kezdetben együtt forogtak a tengellyel. Ezt az eszközt nevezzük taligának. A fejlődés eredményeként a tengelyt ráerősítették a kocsiszekrényre, és ezáltal a kerekek szabaddá váltak. A tömör kerekeket is felváltotta később a küllős kerék, de a terhet szállító járművek ennek ellenére nehézkesek maradtak.

Az első időszakban emberi erőt használtak a továbbításhoz. Majd az emberek megtanulták az állatokat felszerszámozni, és a szekereket az állatokkal vontatták. A két kerék helyett megjelent a négy kerék alkalmazása is.

Azokon a területeken, ahol a társadalom és a termelés fejlődésnek indult, megjelent a kereskedelem, az áru- és pénzgazdálkodás, ami ismét a közlekedés fejlődését segítette. E fejlődésben nagy jelentőségű a közlekedéshez szükséges út – a pálya – megváltozása.

Az utak először csak természetes utak voltak, amelyek a főbb kereskedelmi központokat kötötték össze, pl. ilyen utak voltak a borostyánkő, a selyem- és a tea-utak.

Az ókori fejlett kultúrájú népek építettek legelőször utakat. Igen nagy jelentőségű volt a kínai, a perzsa és az egyiptomi útépités. A perzsa úthálózatot *I. Dareiosz* építette, hossza 2500 km volt. Európában a föníciaiak, majd a görögök építettek először utakat, a kor legfejlettebb útépitése a rómaiak nevéhez fűződik. Ezek az utak elsősorban katonai célokat szolgáltak, de a kereskedelem is hasznát vette. A római utak gondos kivitelezése biztosította évezredes fennmaradásukat.

Az utak szélessége 4...5 méter volt. Szerkezetüket az 1. ábra szemlélteti. A göngyölt anyagra különböző nagyságú kavicsokat tettek, és valamennyi réteget mészhabarcba rakták.

A kínai birodalom is jelentős utakat épített i. e. 2300 körül, az utak Pekingből indultak ki, és a Góbi sivatagon keresztül jutottak el Mongóliába. Ebben az időben építették a kínai nagy falat is.

Az utak és az eszközök fejlődése létrehozta a közlekedés területén a *fogatolt járművek* évezredét.

Az utakkal együtt fejlődött a kocsi szerkezete is. Kialakult az irányítózsámoly, amely lehetővé tette a kormányzást. Rövid távolságokra a kétkerekű, kétszemélyes kocsikat vették igénybe. A kocsinak ezt a fajtáját nemcsak szállításra, hanem versenyekre is használták a rómaiak. Nagyobb távolságokra, főleg teherszállításra, viszont négykerekű kocsikat használtak.

A vas felfedezése ismét forradalmasította a közlekedést. A vasból készült eszközök jobbak és olcsóbbak voltak. Ezekkel a járművekkel már 500...3000 kg-ot is lehetett szállítani.

Az útépitéshez hozzá tartozott, hogy az ember a természeti akadályokat is megpróbálta leküzdeni. Ennek egyik eszköze a hidépítés volt. A gondosan megszerkesztett fa- és kőhidak nemcsak gyalogos közlekedésre voltak már alkalmasak, hanem lehetővé tették az utak vonalvezetésének alakítását is. Ezeket az első hidakat az etruszok és a rómaiak építették Európában.

Az ókori népek szárazföldi közlekedése magas színvonalat ért el, és ez volt az alapja a nagy államok gazdagságának és hatalmának.

A római birodalom bukása után a középkorban a közlekedés, hanyatlásnak indult, vagy legalábbis nem volt olyan látványos a fejlődése. Az első időszakban a feudális széttagoltság akadályozta, hogy utakat építsenek, vagy azokat fenntartsák, az eddig épített utak állapota is romlott. A feudális társadalom nem támogatta a kereskedelmet, hisz a

gazdálkodás az első időszakban főleg önellátó vagy természetes gazdálkodás volt. Az áruszállítás a fémek és a só szállítására zsugorodott.

Az utak rossz állapota és a rossz közbiztonság is akadályozta a közlekedés fejlődését. A középkor hűbéri rendszerének megfelelően a vám-, út- és kíséreti jog bonyolult rendszere, az utas és áru sarcolása is gátolta a közlekedést. A hírhedt talajérntkezési jog (Grundruhrrecht) alapján azé volt az áru, akinek a területén leest, keréktörés esetén például az egész rakomány. Ezt tetézte még a kíséreti jog és az árumegállító jog, amely városokra vonatkozott. Csak akkor adtak továbbhaladási engedélyt, ha meghatározott árukat ott eladtak. Ez mind-mind gátolta a közlekedést.

A középkor hanyatló szakasza után ismét fellendülés kezdődött a társadalom, a termelés és a tudományok területén. A keresztes háborúk segítették a kereskedelem fejlődését, és ez szinte felemelően hatott a közlekedésre. Ebben az időben is a pálya-, ill. az útépités lett a haladás eszköze Európában.

Franciaországban, 1556-ban épült meg az első korszerű út Párizs és Orleans között, ez már burkolt út volt.

Az útépités technikája 1775-re jelentősen fejlődött, ekkorra alakult ki az ún. *Tresaquet-féle* építési mód (2. ábra). A vizet a burkolat oldalesése vezette el.

Európában az útépités fellendülése Napóleon uralkodásának idejére esett, amikor elsősorban katonai célokra építettek utakat (Felső-Itália, Svájc, Belgium, Németország területén).

Angliában Cromwell 1663-ban törvényt hozott arról, hogy a vámbevételeket az utak építésére és javítására kell fordítani. Itt építettek először függőhidakat kovácsoltvasból. A hidak az útvonal vezetését egyszerűsítették.

Az útburkolat építésének korszerűsítésében úttörő munkát végzett *Adam Mac*. Útépitésének lényege az volt, hogy elhagyta a terméskő alapot, két-három rétegben terített zúzottkővet használt, amelyet kezdetben a forgalom tömörített. Ez az út olcsóbb és biztonságosabb volt (3. ábra).

Később *Polonceau* az utat ló vontatta úthengerrel tömörítette.

1854-ben alkalmazták először Bécsben és Londonban a döngölt aszfaltot az útépitésben.

A 15. századtól kezdve a járművek is gyors fejlődésnek indultak. Ekkor kezdték építeni a fedett járműveket, amelyeket egyaránt használtak személy- és áruszállításra is.

Az első kocsit Magyarországon *Mátyás* király idejében a Komárom megyei *Kocs* községben tervezték és építették meg. Ebből származik a kocsi szó, amely több európai nyelvbe is átkerült ez a jármű, később egész Európában elterjedt.

A 16-18. században a fogatolt járművek továbbfejlődtek; megjelentek a hintók és a rugózott kocsik, amelyek a posta és személyek szállítására voltak alkalmasak. A nagyobb mennyiségű árut nehéz kocsikkal, társszekerekkel szállították.

A 18. század végére a nagy útépitések teljesen átformálták az európai közlekedést.

A „gép-kocsi” gondolata – az, hogy a kocsi állati vonóerő nélkül is működjön – régen foglalkoztatta az embert. Főleg a középkorban, amikor a „gépek eszménye” a tudományba is belekerült (mindent, még az embert is gépnek tekintették), megindultak az elméleti és gyakorlati kísérletek erre vonatkozóan.

Először a szél energiáját próbálták hasznosítani, és feltalálták az ún. „vitorlás kocsit”. *Stevin* brüsszeli vitorlás járműve 34 km/h sebességgel közlekedett. E jármű azonban nem felelt meg közlekedési célokra.

Az igazi megoldás egészen az ipari forradalomig váratott magára. Ekkor merült fel az a gondolat, hogy a gőz erejét is hasznosítani lehet. Az első „gőzkocsit” *Cugnet* francia hadmérnök 1770-ben építette, de ez csak 4 km/h sebességgel tudott haladni. Ezután *Murdock* épített Angliában gőzjárművet, amely 16 km/h sebességgel haladt az úton.

A 19. század első felére jöttek létre azok a „gőzomnibuszok”, amelyek 1831-ben Londonban és környékén közlekedtek, de ezek a nehézkes járművek még tökéletesítésre szorultak.

A gőz mellett 1690-ben megjelent egy új üzemanyag, a gáz (széngáz), amely lehetővé tette a gázmotorok megszerkesztését. 1876-ban a német *Otto* „Silent” nevű konstrukciója megfelelő hatásfokúnak bizonyult. A gázmotor adta lehetőséget kihasználva, *Lenoir* francia mérnök több közúti járművet szerkesztett.

Az explóziós gáz-, ill. a benzinmotorok alkalmazásával a gépjárművek továbbfejlődhettek. Az első gyakorlati sikerek *Benz* és *Daimler* nevéhez fűződtek. A benzin üzem mód mellett, – amely drága – kísérletek folytak az olcsóbb üzemű dízelmotorok alkalmazására is.

Ezek után a kocsiszekrények tökéletesítésével jutottak el napjaink gépjárműveihez.

Korunkban a fejlődés következtében tökéletesítették az utakat, amelyeken a gépjárművek biztonságosan közlekedhetnek.

Az útpálya *kétnyomú*, mindkét irányú forgalom számára egy-egy nyom – a jármű biztonságos közlekedéséhez szükséges szélességű burkolat – áll rendelkezésre (4. ábra). Magyarországon általában 5,5...6,5 m szélesek a nyomok, de nem ritka ma már a 7 mm-es nyom sem. A burkolat két szélén 0,5 m-es *vezetősáv* található.

A vezetősáv melletti padka kavicsos homokból tömörítve vagy viszonylag vékony burkolattal készül. A burkolat padka külső szélén meghatározott távolságú vezetőoszlopok találhatók, amelyek a vezetés biztonságát fokozzák.

Az autópályákon a forgalmi sáv mellé burkolt leállósávot építenek. A haladási irányok szerinti pályákat elválasztó sávval (növényzet, rugalmas korlát) különítik el (5. ábra).

A nagy emelkedőjű szakaszokon ún. kapaszkodósáv is létesül abból a célból, hogy a lassú, nehéz gépjárművek e nyomon haladjanak az emelkedő végéig, és ne lassítsák az autópálya forgalmát.

A biztonságos közlekedés szempontjából nagy jelentősége van a forgalomszabályozásnak is. Már az első világháború előtt megjelentek az első forgalmi szabályzatok, egységesítették a közúti jelzési rendszert, és létrehozták az első nemzetközi megállapodásokat. 1918-ban New Yorkban felszerelték az első városi forgalomirányító jelzőlámpát.

A második világháború után teljes erővel bontakozott ki a közúti közlekedés, amely ma már nélkülözhetetlen a civilizált ember számára.

## 1.1. A közlekedési pálya

A közlekedési szükségletek kielégítéséhez közlekedési pályára, járművekre és különböző kiegészítő berendezésekre, létesítményekre van szükség.

A közlekedés a járművek mozgásának lehetővé tétele miatt pályán bonyolódik le. A pályát egyes közlekedési ágazatok esetén a természet adja, pl. a hajózás esetén a folyók, tengerek, a légi közlekedésben a levegő. Más ágak esetén a pályát emberi munkával kell kiépíteni, pl. a közutat, a vasutat.

A járművek mozgása szerint a pálya lehet:

- *kényszerpálya*, amikor a mozgás csak a pálya tengelyének megfelelő vonalban jöhet létre;

– *felületi mozgást megengedő*, ez esetben a jármű a pálya alakjának és nagyságának megfelelően részben (közúton, folyón) vagy teljesen szabadon (tengeren) mozoghat;

– *térbeli mozgást lehetővé tevő* (levegő).

A gyakorlatban azonban a teljesen szabadon való közlekedés nem valósítható meg.

*A közúti közlekedés pályája az út.* Az utat az ember mesterségesen hozza létre, megépíti.

A pályaépítés fő célja, hogy a közúti közlekedési eszközök, az időjárási és terepviszonyok okozta ellenállásokat a lehető legkönnyebben, viszonylag nagy sebességgel győzhessék le.

Az utakat a forgalomtól függően a kerékterhelés, a forgalom sűrűsége és összetétele, a járművek sebessége, gyorsulása és lassítása veszi igénybe. Különösen a nehéz, nagy tengelyterhelésű gépjárművek fejtenek ki káros hatást az útszerkezetre.

A forgalomtól függetlenül az útpályát a víz és a hőmérséket-változások együttes hatása is megtámadja. Különösen a szivárgó és megfagyó víz okoz nagy károkat a közúthálózatban.

## **1.2. A közlekedés szerepe a nemzetgazdaságban**

A közlekedés a nemzetgazdaságban először is a termeléshez kapcsolódik. A közlekedés és a termelés közötti kapcsolatot több szempont szerint lehet vizsgálni.

A közlekedés első és alapvető feladata a szükségletek kielégítése, a helyzetváltoztatás, a térbeli távolságok legyőzése. A közlekedés tehát úgy is meghatározató, hogy az árutermelés folyamatában összekötő kapocs vagy közvetítő környezet. A javakat gazdálkodó szervezetek termelik, de e javakat nem a termelés színhelyén használják fel, tehát el kell juttatni a fogyasztóhoz. A termelés, elosztás, szolgáltatás és kereskedelem rendszerében a közlekedés tehát a közvetítő: ezáltal értéket alkot, növeli a termékek értékét, azaz saját „terméke” beépül a termék árába.

A közlekedés sajátosságai:

– a közlekedés „terméke”, a szállítás nem kézzelfogható,

– a teljesítmény nem tárolható, a közlekedésben a termelés és a termék elfogyasztása időben egybeesik,

- a közlekedési munka tárgya sajátos, mégpedig az utas és az áru.

A modern közlekedés társadalmi-gazdasági szempontból hármas jellegű, eszerint a közlekedés része:

- az anyagi termelésnek,
- a nemzetgazdaságnak, a nemzetgazdaság infrastruktúrájának, amelyet nemcsak a termelés, hanem a szervezett társadalmi élet egésze sem nélkülözhet,
- a nemzetgazdaság szolgáltató szektorának.

A nemzetgazdaságban a termékek áramoltatását döntően a fuvarozók és a szállítmányozók bonyolítják le. A termékáramlás folyamatában a fuvarozás már nem, mint a termeléstől, ill. a piacra lépéstől elszigetelt feladat jelenik meg, hanem mint a termelő- és kereskedővállalatok piaci teljesítőképességének növelését jelentő teljesítmények egyik szerves alkotórésze. A fuvarozás és a szállítmányozás e feladatát csak akkor tudja ellátni, ha termelési és értékesítési láncot alkot. Ez azt jelenti, hogy a szolgáltatói tevékenység kibővül a termelés előtti feladatok átvállalásával is. A kapcsolódás a termelés kezdetéhez igazodva már az anyagbeszerzéssel kezdődik, és a teljes értékesítésre is vonatkozik.

Ezek a változások az árutovábbítás gyorsaságára, rugalmasságára és megbízhatóságára támaszkodnak.

A szerepváltozás megfelelő és korszerű termelésszervezési eljárások bevezetését is megkívánja a fuvarozásban. A jövőben e feladatokat csak egy korszerű információs rendszerrel dolgozó szállítmányozó láthatja el, aki képes arra is, hogy a termelést megváltoztassa.

### 1.3. A közlekedés rendszere és felosztása

A rendszerszemlélethez meg kell határoznunk a rendszer fogalmát. A *rendszer* legegyszerűbben fogalmazva: az egymással kölcsönös kapcsolatban levő elemek komplexuma, amely meghatározott törvények között működik.

Egy másik meghatározás szerint a *rendszer* valamely meghatározott cél elérésére vagy valamely feladat megoldására tudatosan kiválasztott, lehatárolt, az adott cél vagy eredmény elérésére törekvő, meghatározott funkciójú elemek, valamint a közöttük fennálló kapcsolatok rendezett halmazából álló együttes.

A rendszer fontos jellegzetessége, hogy célja és feladata van, elemei a cél elérésére vagy a feladat megoldása érdekében együttműködnek.

A közlekedés *célja* a személyek és dolgok helyváltoztatásának szabályozott és gazdaságos lebonyolítása.

A közlekedési rendszer eltérő elemekből és tevékenységi területekből áll. Általános követelmény, hogy ez a rendszer hatékonyan elégítse ki a helyváltoztatási szükségleteket.

A közlekedés egységes rendszer, mert lényeges elemei optimális belső struktúrát alkotnak, összehangoltan működnek és biztosítják a közlekedési szükségletek kielégítését összhangban a nemzetgazdaság erőforrásaival és a lakosság életszínvonalának megfelelő szintű szolgáltatásokkal.

A közlekedés, mint rendszer felbontható a közlekedési ágak szerinti alrendszerekre, amelyek a következők:

- közúti,
- vasúti,
- vízi,
- légi közlekedés,
- csővezetékes szállítás.

## **1.4. A közlekedési munkamegosztás és kooperáció**

A közlekedési munkamegosztás *célja*, hogy a közlekedési ágak azt a feladatot lássák el, amelyben a leghatékonyabban és leggazdaságosabban tudnak működni a nemzetgazdaság rendszerében.

A közlekedési kooperáció *célja*, hogy lehetővé tegye az ágak összehangolt munkáját a szállítási feladatok kapcsolatában.

Ha a szállítási feladatok térben párhuzamos ellátásban működnek együtt, akkor *horizontális kooperációról* beszélünk, ha pedig térben és időben egymás utáni feladatokat oldanak meg közösen, akkor *vertikális kooperációról*.

A munkamegosztás és a kooperáció sok tekintetben egymással összefüggő tevékenység, a két együttműködési formát egységesen a közlekedési ágazatok *koordinációjának* nevezzük.

A koordináció *célja* az egységes, optimális belső struktúrájú közlekedési rendszer kialakítása, összehangolt működtetése és fejlesztése.

## 1.5. Az árutovábbítás feladata

A termelés, az elosztás, a fogyasztás és a csere folyamatában nézve az árutovábbítás feladata, hogy a tér- és időbeli távolságot áthidalja, azaz a termelési folyamatokból kikerülő félkész és késztermékeket a fogyasztóhoz vagy az újbóli felhasználóhoz továbbítsa. Az árutovábbítást vagy fuvarozást a közlekedés bonyolítja le. Az árutovábbítás felfogható úgy, mint szolgáltatótevékenység, vagy rendszerszemléletben, mint kiszolgáló, termelés-kiegészítő tevékenység, amely nélkülözhetetlen a nemzetgazdaság számára.

Az árutovábbítást két csoportra bonthatjuk:

- a termeléshez, ill. a szolgáltatásokhoz közvetlenül kapcsolódó és
- a termeléshez nem közvetlenül kapcsolódó árutovábbításra.

*A termeléshez és a szolgáltatásokhoz közvetlenül kapcsolódó árutovábbításoknak* időben és térben kell kapcsolódniuk a gyártási technológiákhoz, ezért a fő feladat a gyors és pontos fuvarozás. E szállításokat általában a vállalatok saját járműveikkel végzik, mert így biztosítható a termelés zavartalansága, de előfordul olyan eset is, hogy az egész fuvarozási tevékenységet fuvarozóvállalattal vagy fuvarozóval végeztetik el.

*A termeléshez nem közvetlenül kapcsolódó árutovábbítás* viszont általában a gyártási technológiát elhagyó termék vagy termékek fuvarozása a fogyasztóhoz, vagy raktárakba való fuvarozás. Ez inkább gazdaságos fuvarozást igényel, ezért lebonyolítása hozzáértő fuvarozót követel.

Mindezeket figyelembe véve az árutovábbítási feladatokat a fuvarozóvállalatok, magánszemélyek és fuvarozótársaságok végezhetik el.

## 1.6. Közlekedési alapfogalmak

**Közlekedés.** Olyan emberi akarattól, elhatározástól függő helyzetváltoztatás – távolság leküzdése térben és időben –, amelyet rendszerint valamilyen alkalmas eszköz vagy berendezés igénybevételével és valamely hasznos cél érdekében hajtanak végre. Egyszerűbben *helyváltoztatásnak* is nevezhetjük. A helyváltoztatásnak mindig célja és eredménye van. *Célja:* személyek vagy dolgok egyik földrajzi vagy fizikai pontból másik pontba juttatása térben és időben. *Eredménye:* új földrajzi helyzet és nagyobb érték.

*A közlekedés alanyai:* személyek, dolgok és javak.

A dolgokat és javakat együtt *árunak* nevezzük.

**Szállítás.** Helyváltoztatás, amelyben a termelő vagy a fogyasztó saját maga számára, saját tulajdonában levő járművel, ellenszolgáltatás nélkül végzi a továbbítást. A gazdasági élet területén az is szállítás, ha a gazdálkodó szervezetek között a szerződést követően későbbi időpontban vagy időszakban teljesül az adásvételi szerződés. Ekkor a szerződést *szállítási szerződésnek* nevezzük. A szállítás kifejezést használják a vállalkozási szerződések körében is, itt ez a szerződés teljesítését jelenti. (Látható, hogy a magyar nyelvben a szállításnak több jelentése van.)

**Fuvarozás.** A Polgári Törvénykönyv szerint a fuvarozás szerződéskötéssel jön létre; meghatározott szabályok szerint személyek, dolgok díj ellenében történő helyváltoztatását jelenti.

A fuvarozás és a szállítás között különbségek vannak:

– Az első különbség az, hogy az érintettek között más és más a viszony. Szállítás esetén a továbbított küldemény és az eszköz tulajdonosa ugyanaz a (jogi vagy természetes) személy, a *fuvarozásban* viszont két különböző tulajdonosról van szó. Az egyik a küldemény tulajdonosa, a másik pedig az eszközé.

– A másik különbség, hogy a tevékenységet, ill. szolgáltatást díj ellenében látják el. Ez a díj a költségeken túl a fuvarozó nyereségét is tartalmazza.

A fuvarozás egyik sajátos esete az *áru fuvarozás*, amely fuvarozási szerződés alapján fuvardíj ellenében végzett küldeménytovábbítás.

*A fuvarozási szerződés alanyai:*

- a fuvarozó és
- a fuvaroztató (feladó vagy címzett, költségviselő).

A *fuvarozó* az a természetes vagy jogi személy, aki elvállalja a fuvarozást a jogszabályban foglaltak szerint, azaz átveszi a küldeményt, megszervezi annak továbbítását, megóvja a küldemény épségét, és hiánytalanul kiszolgáltatja a rendeltetési helyen.

A *fuvaroztató*, aki felkínálja az árut vagy a küldeményt fuvarozásra (feladó), ill. a megérkezéskor átveszi az árut (címzett), és a fuvardíjat kifizeti (költségviselő).

A *fuvarozás tárgya*: az áru vagy a küldemény. A küldemény egy fuvarokmánnal feladott áru vagy árudarabok összessége.

**Szállítmányozás.** A fuvarozásnál bővebb szolgáltatást foglal magában. A Polgári Törvénykönyv szerint a szállítmányozás is

szerződéskötéssel jön létre, de ez a szerződés más, mint a fuvarozási szerződés.

A szállítmányozó a szállítmányozási szerződés alapján köteles a küldemény továbbításához szükséges fuvarozási és egyéb szerződéseket a saját nevében a megbízója számlájára megkötni, valamint a küldemény továbbításával kapcsolatos egyéb teendőket elvégezni, a megbízó pedig köteles az ezért járó díjat megfizetni.

A szállítmányozó tevékenysége – mint az a meghatározásból is kitűnik – szélesebb körű, mint a szerződések megkötése. Szükség szerint el kell látni azokat a feladatokat is, amelyek a küldemény továbbításához kapcsolódnak, pl. a csomagolást, az árudarabok megjelölését, a hatósági vizsgálatok lebonyolítását, a raktározást stb. A szállítmányozás azért fontos, mert mentesíti a termelőt mindazoktól a tevékenységektől, amelyek a termék értékesítéséhez szükségesek.

*A szállítmányozási szerződés alanyai:*

- a szállítmányozó és
- a megbízó.

A *szállítmányozó* az, aki vállalja, hogy olyan szolgáltatást végez, amelyben szakértő, és ezért a megbízó érdekeit úgy tudja képviselni, hogy hasznot hozzon számára, és ebből a haszonból ő is részesül, pl. összetett fuvarozás esetén különböző közlekedési ágakat vesz igénybe eltérő díjszabásokkal.

A *megbízó* az a gyártó vagy forgalmazó, aki hozzá nem értés vagy gazdaságosság miatt elvégezteti a termék eladását, fuvarozását vagy raktározását.

Mindebből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a szállítmányozás tárgya a *szolgáltatás*.

**Vállalkozás.** Az árutovábbítás területén is egyre nagyobb tért hódít az a tevékenység, hogy a megrendelő nem fuvarfeladatot ad a fuvarozónak, hanem meghatározott darabszámú, típusú, teherbírású tehergépjármű igénybevételére köt szerződést, és ezekkel a járművekkel meghatározott feladatokat ő végez el. E tevékenységre a vállalkozás szabályait alkalmazza.

A vállalkozás a Polgári Törvénykönyv szerint a következőképpen fogalmazható meg: „A vállalkozó valamely dolog tervezésére, elkészítésére, feldolgozására, átalakítására, üzembe helyezésére, megjavítására vagy munkával elérhető más eredmény létrehozására vállalkozik, a megrendelő pedig a szolgáltatás átvételére és a díj fizetésére köteles.”

A vállalkozás elemei közül az eredmény maga a helyzetváltoztatás, a munka pedig az eszköz és annak vezetője által kifejtett teljesítmény. Ilyen tevékenység az ún. *rendelkezésre bocsátás is*.

A vállalkozás is szerződéskötéssel jön létre, alanyai a vállalkozó és a megbízó.

A *vállalkozó* az az eszköztulajdonos, aki a járművet és a járművezetőt rendelkezésre bocsátja a szerződésben foglaltak szerint.

A *megbízó* pedig az, aki a szolgáltatást igénybe veszi a szerződésben foglalt feltételek betartásával, és ezért díjat fizet.

**Bérlet.** Ez is szerződéses viszony a Polgári Törvénykönyv szerint. A szerződés alanyai a bérbeadó és a bérlő. Lényege, hogy a bérbeadó valamely dolgot, amely felett rendelkezik (tulajdonosa), időlegesen a bérlő használatába ad, és a bérlő ezért a használatért használati díjat fizet.

A polgári életben erre a legjobb példa a lakásbérlet. A közúti közlekedés területén, bérlet esetén a fuvarozó bérbe adja járművét vagy járműveit. A bérlő feladata a jármű üzemeltetése, ehhez a gépjárművezető biztosítása, és a feladat végrehajtásának megszervezése. A bérbeadó csak üzemképes járművet adhat a bérlőnek használatra.

## 2. A SZÁLLÍTMÁNYOZÁS KIALAKULÁSA

A szállítmányozás kialakulása a történelem folyamán a 17. századra vezethető vissza. Ebben az időben a kereskedők és a fuvarozók munkamegosztása lehetővé tette, hogy a fuvarozás jogi szabályait kidolgozzák, és a fuvarozást fuvarjogi szabályok alapján végezzék. A kereskedő számára egyre fontosabb lett, hogy áruinak továbbításához mindig elegendő fuvareszköz álljon rendelkezésére. A fuvarozónak pedig az volt az érdeke, hogy folyamatosan kapjon fuvarozási megbízásokat. E feladat megoldására jöttek létre a *fuvarozási ügynökségek*.

A fuvarozási ügynökségek egy-egy körzetben számon tartották a fuvarozásra váró árukat, és rakománnyal látták el a fuvarért jelentkező fuvarosokat. Közvetítő szerepet töltöttek be a fuvarosok és a fuvaroztatók között. A fuvarozási ügynökségeknek saját fuvareszközük nem volt, mások járműveivel továbbították mások áruit. A fuvaroztatókkal kötött megállapodásukban arra vállalkoztak, hogy díjazás ellenében gondoskodnak az elszállításra váró áruk továbbításáról. A velük szerződéses viszonyban levő fuvarosokkal szemben arra kötelezték magukat, hogy díj ellenében fuvart szereznek a számukra.

A 17. század végére Európa minden jelentősebb kereskedelmi és közlekedési gócpontjában működtek már fuvarozási ügynökségek, és egyik ügynökségtől a másik ügynökséghez fuvarozták a küldeményeket.

A fuvarozási ügynökségek a fuvarozási megbízások közvetítésén kívül az áruk helyváltogatásával járó valamennyi feladatot elvégezték. Egyeztették az árukat a fuvarlevél adataival, megszervezték a be- és kirakodást, az átrakodást. Házhoz fuvarozták a küldeményeket, kiszámították az árut terhelő illetékeket, beszédtek, ill. kifizették a fuvardíjat.

A fuvarozási ügynökségek munkáját szigorú előírások szabályozták.

Néhány *szemelvény* a rájuk vonatkozó korabeli rendeletekből:

1565. A nürnbergi városi tanács rendelete

*„Mindegyik fuvarozási ügynök, illetőleg árufeladó kötelessége, hogy az áruknak és javaknak feladásakor hűségesen és tisztességesen járjon el, és ezen tevékenysége során a város és a polgárság érdekeit tartsa szem előtt. A fuvarozási ügynökség kötelessége, hogy a városba érkező és*

*nála elsőként jelentkező fuvarost elsőként lássa el fuvarral, tekintet nélkül az esetleges ajándékokra, bérletekre, elszámolásokra, a fennálló vagy a jövőbeni barátságra, ellenségeskedésre.”*

1765-ben Mária Terézia udvari kamarája részletesen szabályozta a fuvarozási ügynökök tevékenységét és az általuk felszámítandó díjakat:

- „...primo: egybeérkező, 50...60 Zentner (1 Zentner = 50 kg) árut szállító kocsi után 1 forint 30 krajcár,*  
*secndo: olyan kocsi után, amelyet ló vontat, 1 forint,*  
*tercio: minden kocsi után, amelyet két ló húz, továbbá, amely kizárólagosan mezőgazdasági termékeket vagy pedig Triest kikötőjébe átmenő árut szállít, 34 krajcár,*  
*quattro: ha egy lovaskocsi, amelyet három vagy négy ló vontat, nem teljes rakománnyal érkezik, az illetéket arányosan csökkenteni kell,*  
*quinto: azon áruk után, amelyeket itt raknak kocsira, és innen szállítanak tovább, a fuvarosoknak a fuvarozási ügynök részére minden egyes Zentner után egy krajcárt kell fizetniük.”*

A szárazföldi fuvarozás ügynökségeivel egy időben megalakultak a hajózási ügynökségek is.

A hajózási ügynökségek gondoskodtak a tengeri kikötőbe érkező áruk továbbításáról és a hajótér megszervezéséről. A tengeren érkezett árut szerződéses fuvarozókkal szállították tovább. Közvetítő szerepük volt az árutulajdonosok, a hajózási vállalkozók és a szárazföldi fuvarosok között. Elvégezték a rakodási feladatokat, raktáraikban átmenetileg tárolták az árut, kiállították a tengerhajózási okmányokat, megkötötték a biztosítási szerződéseket. A kereskedők az áru átvételéről kiállított ügynöki elismervények alapján fizették ki egymásnak a vételárakat.

A hajózási és a fuvarozási ügynökségek az árutovábbítási folyamatba kapcsolódva továbbfejlesztették a munkamegosztást. Működésük hasznos volt mind az árutulajdonosoknak, mind a fuvarozóknak. Nélkülük lehetetlen lett volna a gazdasági szükségletek kielégítése.

A gőzgép feltalálása korszakalkotó változást jelentett a közlekedéstechnikában is. A 19. században létrejöttek az első vasútvonalak, és rövid idő alatt hálózattá terebélyesedve kapcsolták össze az ipari, mezőgazdasági és kereskedelmi körzeteket. A folyókon, tengereken mind gyakrabban jelentek meg a gőzhajók. Az új járművek megnövekedett sebessége szinte rövidebbé tette a távolságokat. Napok alatt és biztonságosan lehetett árut fuvarozni oda is, ahová régebben hónapokig tartó kalandos út vezetett.

A kapitalista nagyüzemek ontották a termékeket. A korszerűsödött mezőgazdaság terméseredményei megnövekedtek. Az áruknak piacot

kellett találni. A *vállalkozók között* verseny alakult ki, az árukat sürgősen el kellett fuvarozni, hogy minél előbb értékesíthetők legyenek. Fontos tényezővé vált az árutovábbítás gyorsasága. A fuvardíj nagysága jelentősen befolyásolta a haszon alakulását. Egyre több szakértelemre volt szükség annak eldöntéséhez, hogy milyen fuvar eszközzel, melyik útvonalon továbbítsák az árukat. A helyes választás idő- és pénzmegtakarítást jelentett. Ebben siettek a megbízók segítségére a szállítmányozók.

Azokat a vállalkozókat, akik megbízójuk helyett megszervezték az áruk továbbítását, a 19. század végétől *speditőröknek*, azaz *szállítmányozóknak*, munkájukat pedig *spedíciónak*, azaz szállítmányozásnak nevezik. Ezek a latin eredetű kifejezések az olasz nyelvből kerültek a magyar szakmai szóhasználatba. Jelentésük az áruk kezelése, szállítása. Átvitt értelemben az árutovábbítási nehézségeken való átsegítést jelentik.

A szállítmányozás a fuvarozási és hajózási ügynökségek tevékenységéből fejlődött ki. Akárcsak az ügynökségek, a szállítmányozók sem rendelkeznek saját fuvar eszközökkel. A különböző fuvarozókkal kötött szerződések által gondoskodnak a megbízók küldeményeinek továbbításáról. Közvetítő szerepet töltenek be a megbízók és a fuvarozók között.

A szállítmányozó és az ügynökség munkája között már minőségi különbség volt. A szállítmányozónak többféle lehetőség közül, felelősséggel kellett kiválasztania azt a fuvarozót, és azt az útvonalat, amely a legalkalmasabb az adott küldemény *gazdaságos* és *biztonságos* továbbítására.

Ehhez a szállítmányozónak széles körű *közlekedés-földrajzi ismeretekkel* kellett rendelkeznie. El kellett igazodnia a különböző fuvarozók *díjszámláiban*. Tájékozottnak kellett lennie az átrakási lehetőségekről, azok költségeiről. Meg kellett szerveznie a több közlekedési ágon történő fuvarozásokat, pl. hajón, közúton és vasúton. A helyes döntéshez minden esetben előzetes díjszámítást kellett végeznie. A feladatok zavartalan megoldásához szerződéses kapcsolatok egész sorát kellett kiépítenie más szállítmányozókkal, akik az ő megbízásából működtek közre az egyes részfeladatok lebonyolításában. A szállítmányozók ezen kívül vállalkoztak a korábbi ügynökségek hagyományos szolgáltatásainak elvégzésére is.

A kapitalizmus viszonyai között a szállítmányozók tőkés vállalkozókká váltak. Céljuk elsősorban a minél nagyobb nyereség volt, de tisztában voltak azzal is, hogy a nyereséges üzletvitel alapfeltétele a magas szakmai színvonal és a kifogástalanul végzett munka. Messzemenően szem előtt kellett tartaniuk a megbízók érdekeit, hiszen

tőlük kapták a megbízásokat. A szállítványozók közötti üzleti versenyben, csak az tudott boldogulni, aki elnyerte és megtartotta a megbízók bizalmát. A szállítványozók a szolgáltatások bővítésére és a megbízói igények teljes kielégítésére törekedtek.

A megbízók számára haszonnal járt a magas színvonalú szállítványozói szolgáltatások igénybevétele. Nem kellett fuvarszervezési ügyekkel foglalkozniuk. A szállítványozó elvégeztetett minden feladatot, amely a küldemény továbbításához szükséges volt. Csökkentek a szállítási költségek, mert a szállítványozó felkutatta a *legolcsóbb helyváltóztatási lehetőségeket*.

A szállítványozók jó üzleti kapcsolatokat alakítottak ki a fuvarozókkal, nemcsak fuvarfeladatokat szereztek nekik, de a fuvarozók számára is hatékonyabbá igyekeztek tenni a fuvarozást. Összegyűjtötték a kisebb tételekből álló küldeményeket, hogy azok gazdaságosan legyenek továbbíthatók. Gondos előkészítő munkával, raktárak fenntartásával tették egyenletesebbé a fuvarozást. Rakománnyal látták el az egyébként üresen közlekedő járműveket. A rakodás gyorsításával segítették a fordulóidő csökkentését.

A fuvarozók *díjkedvezményekkel* tették érdekeltté a szállítványozót abban, hogy velük fuvaroztassa a küldeményeket.

A szállítványozó *kettős szerepet* töltött be a megbízók és a fuvarozók között. Megbízója számára gondos, megbízható, tapasztalt fuvarozási szakember volt, aki messzemenően képviselte az érdekeit. A fuvarozó pedig olyan *üzletszerzőnek* tekintette a szállítványozót, akinek együttműködési készségére mindig számíthatott.

A szállítványozás virágzó üzletággá vált. A speditőrök száma gyorsan növekedett. A fuvarpiacon előnyösebb helyzetben voltak a nagy szállítványozási cégek. Az általuk diktált versenyfeltételeket a kisvállalkozók nem tudták teljesíteni fokozatosan tönkrementek vagy beolvadtak a nagyvállalatokba. Európában szállítványozási *világcégek* alakultak ki, amelyek nemzetközi tőkével rendelkeztek és pénzügyekkel is foglalkoztak. A fejlődés megkívánta, hogy a különböző államok részletesen előírják a mindenkire vonatkozó egységes *szállítványozási szabályokat*. Ezeket a szabályokat a „*Szállítványozási Feltételek*”-ben tették közzé.

A nemzetközi kereskedelem érdekei azt kívánták, hogy az *export-import* áruforgalmat lebonyolító szállítványozók is egységes alapelvek szerint végezzék munkájukat, függetlenül attól, hogy melyik országban tevékenykednek. Számos ország nemzetközi egyezményeket kötött egymással a szállítványozás legfontosabb kérdéseiben.

1926-ban megalakul a szállítmányozók nemzetközi érdekképviselői szervezete a FIATA<sup>1</sup>, a szállítmányozók szövetségének nemzetközi szervezete. Ez a szervezet szavazati joggal rendelkezik, és részt vesz az Európai Gazdasági Tanács munkájában. Működése során meghatározta az „Általános nemzetközi szállítmányozási feltételeket”, amely mintaként szolgált az európai országokban működő szállítmányozók üzleti feltételeinek kidolgozásához.

Magyarországon a szállítmányozásnak komoly múltja, hagyománya van, mivel a második világháború előtt hazánkban virágzó szállítmányozási élet folyt. Ebben az időszakban a meghatározó elemet a külföldi – alapvetően osztrák – érdekeltségű cégek, továbbá a ma már elfelejtett, ún. *táskás* speditőrök is, akik lényegében egyszemélyes vállalkozóként főleg a vámkezelésekkel összefüggő teendőket végezték.

Ezt az időszakot követően 1948-ig a helyzet lényegesen nem változott. Az államosítási folyamat a szállítmányozást is érintette, mivel 1948-ben létrejött a *Magyar Általános Szállítmányozási Vállalat* (MASPED), amely állami vállalatként az ugyancsak újjászervezett állami külkereskedelem tevékenységével összefüggő szállítmányozási feladatokat látott el. Ebben a folyamatban a piacon eddig tevékenykedő többi szállítmányozási cég – megbízók hiányában – kénytelen volt tevékenységét magától felszámolni.

A MASPED kezdetben szállítmányozói feladatokat nem is igénylő, fuvarozói feladatokat, majd később a tengerentúli forgalommal összefüggő és a tőkés országokkal kapcsolatos forgalom lebonyolítását és fuvarlevél-felülvizsgálatot végzett. A szállítmányozási tevékenységeket ebben az időben a külkereskedelmi vállalatoknál létrehozott főosztályok, osztályok vették át. Ez a tevékenység 1968-ban az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével kezdett kiszélesedni. Ekkor a vállalatok nagyobb önállóságot kaptak, amely lehetővé tette saját üzletpolitikájuk kialakítását, a piaci árumozgások, a kereslet és a kínálat előnyeinek kihasználását. Ez a szállítmányozási tevékenységben is változásokat eredményezett, mert a piaci helyzet bővülésével új fuvarozók, nemzetközi szállítmányozók és szolgáltatók felkutatását tette lehetővé. A külkereskedelmi ügyletek lebonyolításában, ebben az időben bizományosi forma alakulásával a MASPED kötelező jelleggel vett részt, tehát monopolhelyzetbe került. Ennek megszüntetése érdekében a Közlekedési Minisztérium támogatásával 1972-ben a *Győr-Sopron-Ébenfurti Vasút* (GYESEV) részeként létrehozták a korlátozott nemzetközi szállítmányozási joggal felruházott *Nemzetközi Konténer Szállítmányozási Igazgatóságot* (RAA-BERSPED), amely a munkája

<sup>1</sup> FIATA – Fédération Internationale des Associations des Transporteurs et Assimiliés (Szállítmányozók Egyesületének Nemzetközi Szövetsége).

során szerzett szakmai ismeretek állandó növelése révén és a kapott engedélyek birtokában széles piaci kapcsolatokat épített ki, piaci jelenléte hasznosnak bizonyult, 1983-tól pedig teljes körű szállítmányozási jogot kapott. Ezzel egy időben a MASPED is teljes körű szállítmányozói jogot szerzett a külkereskedelmi minisztertől.

A belföldi és nemzetközi kereskedelem fejlődése révén a fuvarozóvállalatok tevékenysége is bővült különféle szállítmányozási jogosítványokkal és tevékenységekkel.

Ezek a fuvarozóvállalatok részleges szállítmányozási joggal rendelkeztek és a Közlekedési Minisztérium felügyelete alatt álltak. Ilyen jogokat kapott a MÁV, az említett Győr-Sopron-Ébenfurti Vasút, a HUNGAROCAMION, a VOLÁN vállalatok, a MAHART és a MALÉV is.

1982-ben a MASPED és a HUNGAROCAMION társulást hozott létre HUNGAROSPED néven konténeres és közúti forgalom nemzetközi lebonyolítására.

Az egyre sokasodó szervezetek tevékenysége szükségessé tette, hogy létrehozzák a *Magyar Szállítmányozók Szövetségét*, amely koordináló és érdekképviselési feladatokat is ellát.

A piacgazdaságra való áttérés egyre inkább megköveteli, hogy az egyes feladatokat szállítmányozók lássák el. Az egyéni és társas vállalkozók paci szükségszerűségéből, magától érthető módon vállalják és végzik a fuvarozás mellett a szállítmányozást és a szállítmányozás jellegű tevékenységeket.

A megmaradt fuvarozóvállalatok és az újonnan alakult részvénytársaságok is egyre több szállítmányozóval teremtenek kapcsolatot, és szükség esetén kedvezmény nyújtásával is segítik, mint egyre jelentősebbé váló partnerüket, a szállítmányozókat. A megbízóként – fuvarozóként – működő üzemek, vállalatok szállítmányozási részlegei a privatizálással általában megszűntek, ill. a korábban gyakorolt funkcióik a privatizálással létrejött vállalkozások keretébe kerültek.

Az Európai Közösséghez való társulásunk szükségessé teszi, hogy a szállítmányozásra vonatkozó szabályainkat korszerűsítsük, és elismerjük a szállítmányozó munka szükségességét, mert a privatizáció következtében kialakuló szervezeti változások (a korábbi nagyvállalatok helyett kisvállalkozások) megkövetelik, hogy a fuvarozási és szállítási feladatokat ahhoz értő szállítmányozónak adják át. Ilyen megítélésben a szállítmányozók az összekötő feladatát látják el a termelők és a fuvarozók között.

A kombinált fuvarozások jelentős fejlesztése is megköveteli, hogy szállítmányozók kapcsolódjanak be a szállítási folyamatok lebonyolításába.

Jelenleg gazdasági helyzetünk a szállítmányozás széles körű liberalizációját helyezi előtérbe, és a közlekedés szerves részévé lépteti elő, mert megkönnyíti a fuvarozó és a fuvaroztató munkakapcsolatát, vagy ki is küszöbölheti azt.

A szállítmányozó az a szakember, aki részletesen ismeri az egyes fuvarozási ágak szabályzatait, minőségi jellemzőit és ennek megfelelően képes az áru továbbítása érdekében a legkedvezőbb fuvarozási változatot meghatározni. A fuvarozó és a szállítmányozó között így a legszorosabb együttműködés alakul ki, közös munkájuk eredménye, hogy javul az árutovábbítás minősége.

A kisvállalkozások munkáját is segíti a szállítmányozó, mert mentesíti a vállalkozókat a fuvarozási folyamatban való részvételtől. 1990-ben a Magyar Szállítmányozók Egyesülete kiadta a „Magyar Általános Szállítmányozási Feltételek”-et, amelyben a szállítmányozók kötelességeit és feladatait szabályozta. 1991. január 1-jétől a gazdálkodó egységek alanyi jogon végezhetnek szállítmányozást, csak bejelentési kötelezettségük van.

## 2.1. A szállítmányozási tevékenység folyamata

Nem könnyű feladat a szállítmányozási tevékenység folyamatát leírni, hiszen nagyon sokféle tevékenységet végezhetnek a szállítmányozók, és természetesen mindegyiknek más a folyamata. Ennek ellenére a szállítmányozásnak van egy olyan általános logikai menete, amely mindenféle speciális tevékenységnél hasonló. Ennek a logikai folyamatnak a megismerése közelebb viheti a szakma iránt érdeklődőket a szállítmányozási szakma lényegének a megértéséhez.

Lehetőség szerint utalni fogok az egyes speciális tevékenységek sajátosságaira is, főként ott, ahol az átlagos logikai menethez képest jelentős az eltérés.

A folyamat ismertetése előtt kiemelnék néhány gondolatot a folyamatleírással kapcsolatban:

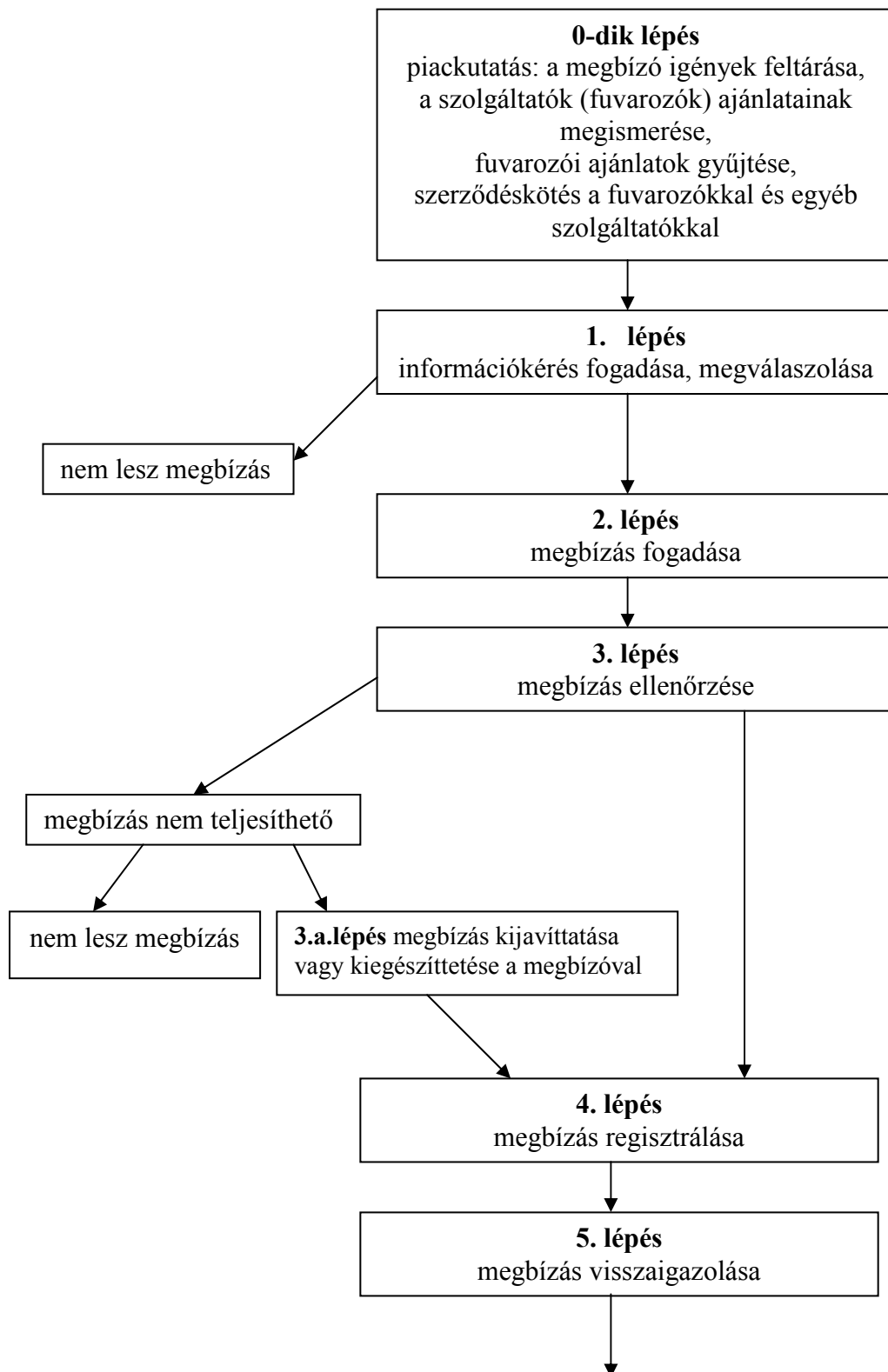
1. Az ügymenet leírásából világosan kitűnik, hogy a klasszikus szállítmányozónak nem kell az áruhoz nyúlnia, nem csomagolja, rakodja stb. Megfigyelhető, hogy a szállítmányozó a megbízó és a szolgáltatást teljesítő (fuvarozó) között áll, tehát mindkettővel szoros kapcsolatot kell tartania az egész folyamat során.
2. Ez a folyamatleírás a klasszikus szállítmányozási feladatokra vonatkozik, és nem terjed ki arra az esetre, amikor a megbízás olyan tevékenységre szól, amit a szállítmányozó részben vagy egészben saját maga lát el.
3. Igyekszem ráirányítani a figyelmet olyan lépésekre is, melyek a külső szemlélő elől általában rejtve vannak, de a biztonságos, körütekintő szállítmányozási munkavégzés során elengedhetetlenek. Ilyenek, különösen a folyamat elején és végén található munkafázisok, a „0”-dik lépés, a tevékenység gazdasági eredményességének ellenőrzése, a reklamáció intézése stb. A szállítmányozó csak akkor tud az egyre élesedő versenyben a külföldi konkurenciával megküzdeni, és az egyre igényesebb megbízókkal szemben megfelelően helytállni, hogyha a szállítmányozási tevékenységet így tekinti teljes egésznek, és nem hanyagolja el azokat a munkafázisokat, melyek nem egy-egy megbízás teljesítése során, hanem a hosszú időn keresztül működő vállalat esetében hoznak jó eredményt.

0-dik lépés

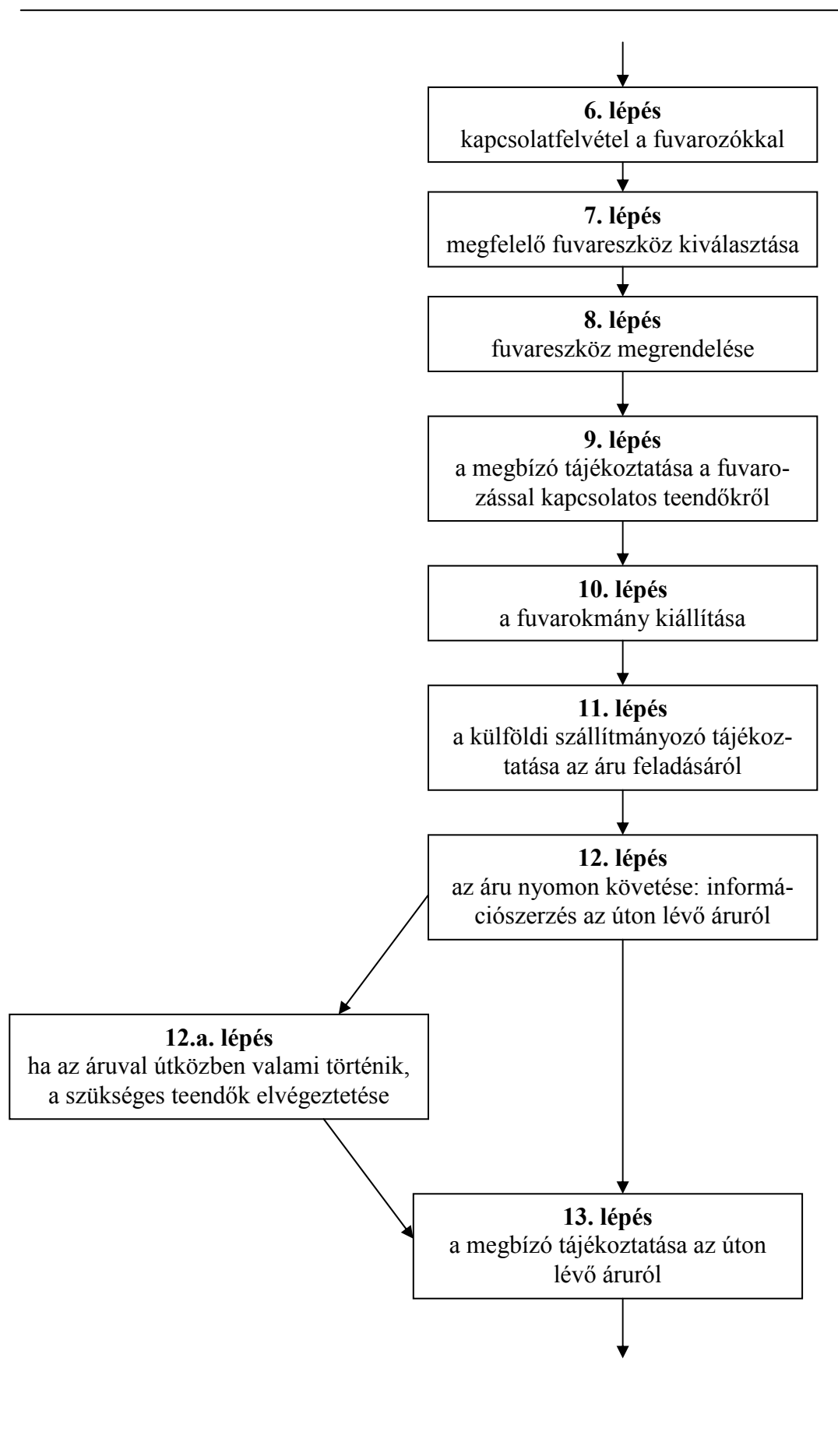
1. lépés: Információkérés fogadása, megválaszolása

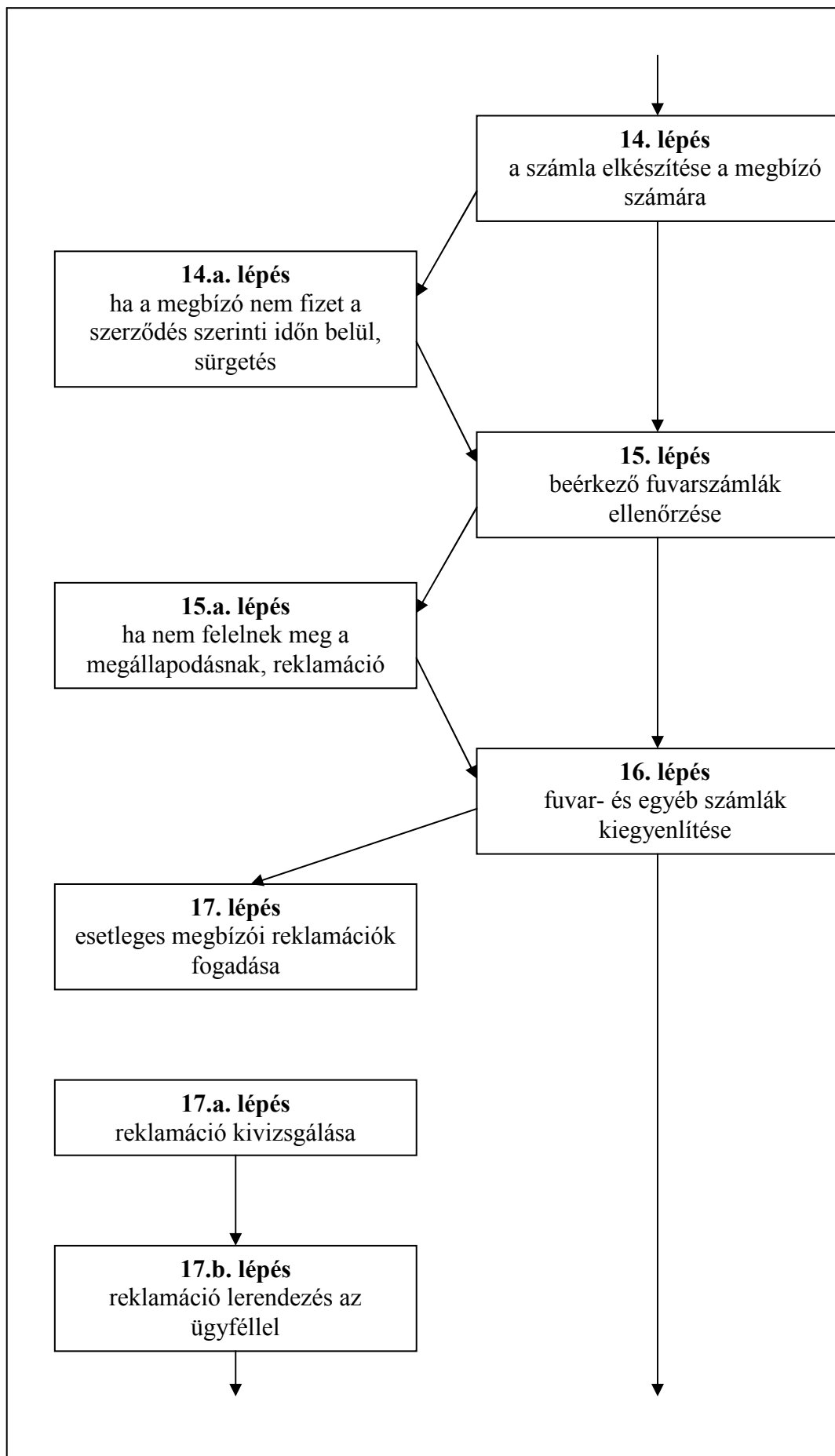
2. lépés: Megbízás fogadása: telefonon, írásban; ritkán: bejön az áru
3. lépés: Megbízás ellenőrzése
  - 3.a. Megbízás javíttatása a megbízóval
4. lépés: Megbízás regisztrálása
5. lépés: Megbízás visszaigazolása
6. lépés: Kapcsolatfelvétel a fuvarozókkal (ajánlatok gyűjtése)
7. lépés: Megfelelő fuvareszköz kiválasztása
8. lépés: Fuvareszköz megrendelése
9. lépés: Megbízó tájékoztatása a fuvarozással kapcsolatos teendőkről
10. lépés: Fuvarokmány kiállítása
11. lépés: A külföldi szállítmányozó partner tájékoztatása az áru feladásáról
12. lépés: Az áru nyomon követése: információszerzés az úton lévő áruról
  - 12.a. lépés: Áruval kapcsolatos váratlan teendők elvégzése
13. lépés: A megbízó tájékoztatása az úton lévő áruról
14. lépés: A számla elkészítése a megbízó felé
  - 14.a. lépés: Ha nem érkeznek be díjak: fizetés megsürgetése
15. lépés: Beérkező fuvarszámlák ellenőrzése a fuvarozókkal történő megállapodás alapján
  - 15.a. lépés: Ha nem felelnek meg a megállapodásnak: reklamáció  
ha megfelelnek a megállapodásnak: 17. lépés
16. lépés: Fuvar- (és egyéb) számlák kiegyenlítése
  - Ha a megbízó részéről nincs reklamáció: 22. lépés
17. lépés: Ha érkezik be reklamáció a megbízó részéről: reklamáció fogadása
  - 17.a. lépés: Reklamáció kivizsgálása
  - 17.b. lépés: Reklamáció lerendezése az ügyféllel szemben
  - 17.c. lépés: Reklamáció lerendezése a károkozóval szemben
18. lépés: Az ügylet egyenlegének megállapítása
19. lépés: Következtetések levonása
  - ha nyereséges az üzlet: 20. lépés
  - ha nem nyereséges: 19.a. lépés
- 19.a. lépés: Szükséges intézkedések megtétele: vezetőség tájékoztatása, tarifa-megállapodások módosítása, alvállalkozókkal kötött szerződések esetleges megváltoztatása vagy felbontása stb.
20. lépés: Az ügylet okmányainak archiválása

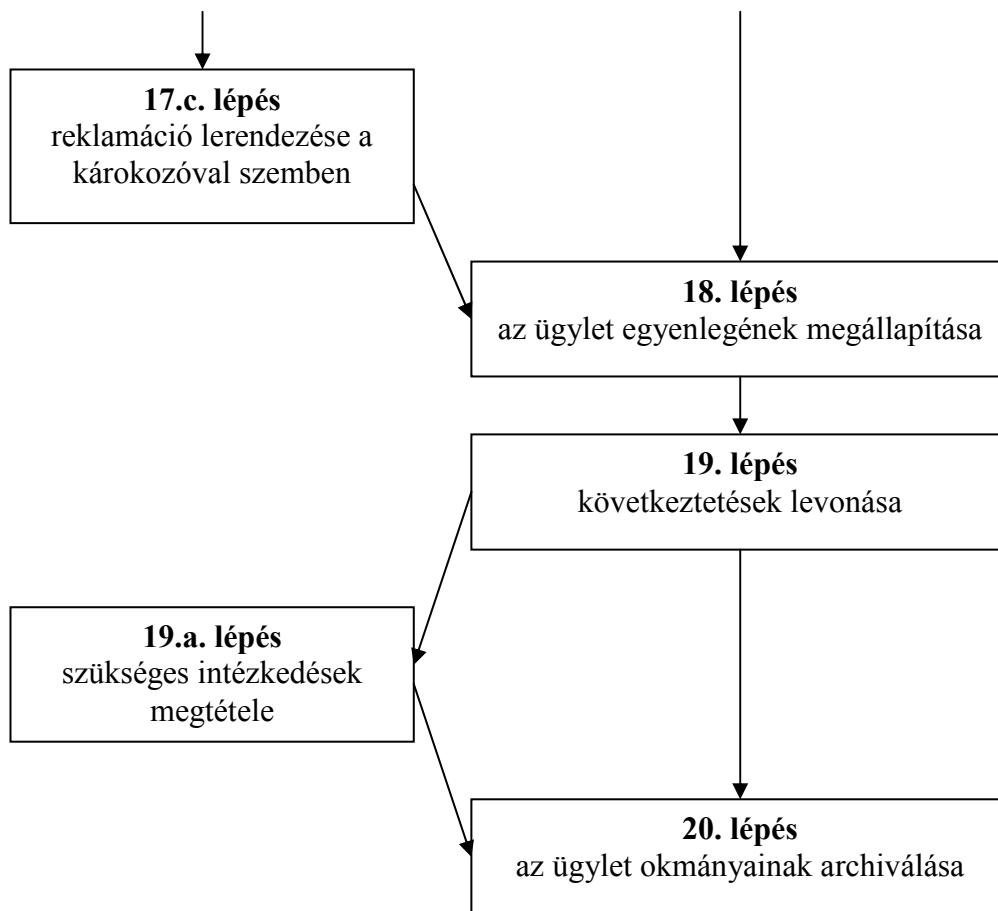
### A szállítmányozási tevékenység folyamatábrája



## A szállítmányozás kialakulása







**A 0-dik lépés.** Folyamatok leírásakor divat napjainkban 0-dik lépést is megjelölni. Én azért folyamodtam ehhez a módszerhez, mert a 0-dik lépésben jelölt tevékenységnek néhány olyan sajátossága van, amire fontos felhívni a figyelmet:

- ezek a tevékenységek a háttérben zajlanak, ezért az ügyfél nem találkozik velük.
- általában a vállalat vezetősége vagy erre kijelölt részlegeinek megfelelően képzett, és döntési jogkörrel felruházott alkalmazottai látják el, és nem az az ügyintéző, aki a megbízótól kapott megbízásokat teljesíti.
- a szállítmányozási tevékenység érdemi részét képezik. Enélkül nem beszélhetünk szállítmányozásról. Ezeken múlik a vállalat sikeres gazdálkodása, helytállása az ár- és a minőségi versenyben, a megbízók megszerzése és megtartása érdekében.

A szállítmányozási munka nem akkor kezdődik, amikor az ügyfél megjelenik a vállalatnál a megbízással. Meg kell alapozni elsősorban a fuvarpiaci kapcsolatok kiépítésével.

A szállítmányozóval szemben alapvetően kétféle elvárása van a megbízónak:

- értsen ahhoz, hogy hogyan lehet az árukat eljuttatni egyik földrajzi pontról a másikra, kikkel kell szerződést kötni, milyen okmányok és hatósági kezelések szükségesek stb.
- mindezt csinálja olcsóbban, mint ahogy nélküle a megbízó meg tudná csinálni.

Ahhoz, hogy egy szállítmányozó vállalat ennek a két alapvető követelménynek meg tudjon felelni,

- megfelelő piackutatással kell felmérnie a megbízói igényeket, a fuvarozók piacát,
- gyűjtenie kell a fuvarajánlatokat,
- és meg kell kötnie a hosszú távú szerződéseket mindazokkal, akiket igénybe kíván venni.

**Piackutatás.** A szállítmányozási vállalat felelős vezetője és az általa kijelölt alkalmazottak rendszeresen gyűjtik az információkat egyrészt a megbízókról, másrészt azokról a szolgáltatókról, akiket igénybe vehetnek (főként a fuvarozókról).

Elfuvarozni és elfuvaroztatni csak azt lehet, amit megtermeltek, megvettek vagy eladtak. Ezért a szállítványozási szakma a gazdaságtól, a termelőktől és a kereskedőktől függ. Ma már célszerű mindezt EU, sőt világméretekben figyelni.

A megbízók igényeinek kifürkészése, lehetőleg előre jelezhető módon, a szakma fennmaradásának egyik alapfeltétele.

A gazdasági folyamatok elemzéséből, a szaklapokból, de főként a megbízóktól közvetlenül beszerezhető információkat megfelelően elemezni kell annak érdekében, hogy a vállalat fejlesztése (vagy esetleg némelyik szolgáltatásának a visszafejlesztése) az egész vállalat minél eredményesebb működtetése érdekében időben megtörténjen.

Ugyanígy folyamatosan követni kell a fuvarozók kínálatának fejlődését, sokszínűségét is, hogy minden megbízáshoz a legmegfelelőbb szolgáltatást lehessen igénybe venni.

**Fuvarozói ajánlatok gyűjtése.** Gyűjteni kell azokat a fuvarozói és egyéb szolgáltatói ajánlatokat, melyeket igénybe kíván venni a szállítványozó vállalat. Ezeket is meg lehet ismerni a fuvarozók, kikötők, külföldi szállítványozók stb. hivatalos kiadványaiból, de

nagyon fontosak a szállítmányozó számára közvetlenül készített, egyedi, tehát titkos információk is. Rangsorolni kell őket a díjszint, a szolgáltatás jellege és színvonala, a szolgáltató tevékenységi köre, földrajzi elhelyezkedése stb. alapján.

**Szerződéskötés a fuvarozókkal és egyéb szolgáltatókkal.** A szállítmányozó megállapodásra törekszik azokkal a fuvarozókkal és egyéb szolgáltatókkal (pl. külföldi szállítmányozókkal), melyeket igénybe kíván venni.

Fuvareszközönként és szolgáltatás típusonként más-más ezeknek a szerződéseknek a tartalma, de alapvető jellemzőik a következők:

- a szállítmányozó csak akkor számíthat kedvezményre a fuvardíjakból, ha megfelelő mennyiségű árut fuvaroztat, vagy rendszeresen, folyamatosan tudja a fuvarozó kapacitását lekötni. A kedvezményre jogosító mennyiségeket, a megbízások gyakoriságát stb. belefoglalják a szerződésbe, és ennek a teljesítésére törekszik a szállítmányozó az év során.
- az áruk összetétele (nyersanyagok, késztermékek stb.) a megbízások ütemezése, a fizetés módja, pénzneme és az egyéb fizetési feltételek szintén befolyásolhatják a kedvezmény mértékét.
- a szerződések általában tartalmazzák a szállítmányozó és a fuvarozó közötti együttműködés egyéb feltételeit is (pl. hogyan kell a fuvareszközt megrendelni, mit szükséges az okmányokra írni, kinek a kötelessége az áru rakodása, ki viseli a felelősséget a fuvareszköz sérüléséért stb.).

Addig egy szállítmányozási vállalkozást nem lehet beindítani, amíg egy ilyen szerződéses háttérrel ki nem épített a szállítmányozó. Amikor beérkeznek a vállalatához a megbízók megrendeléseire fuvarozás megszervezésére, akkor a szállítmányozó a tarsolyában lévő hosszú távú szerződéseknek az alapján választja ki a megfelelő fuvareszközt, fuvarozót és egyéb szolgáltatót. Így tud olyan kedvezményeket szerezni a díjakból, amelyet a megbízó sohasem tudna, hiszen ő csak a saját árujához keres fuvareszközt, a szállítmányozó pedig sok-sok árutulajdonos árujára köti a szerződést a fuvarozókkal.

A „0”-dik lépés alatt a szállítmányozási szakma szerves részeként elvégzendő teendőket értem. Ezért nem említem a vállalat működése szempontjából nélkülözhetetlen pénzügyi, humánpolitikai, informatikai stb. tevékenységeket, melyek nem a szállítmányozási szakma jellemzői, hanem minden vállalatnál egyformán fennállnak.

### **1. lépés: Információkérés fogadása, megválaszolása**

A megbízó akkor szerzi a szállítmányozási vállalatról az első benyomást, amikor információkat akar szerezni tőle. Ezért mindig szem előtt kell tartani, hogy az információnyújtás formája, gyorsasága, megbízhatósága, külső megjelenése kedvező legyen.

A megbízó akkor szerzi a szállítmányozási vállalatról az első benyomást, amikor információkat akar szerezni tőle. Ezért mindig szem előtt kell tartani, hogy az információnyújtás formája, gyorsasága, megbízhatósága, külső megjelenése kedvező legyen.

1. Vannak olyan szállítmányozási vállalatok, amelyek díjszabásokat tesznek közzé szolgáltatásaikról. Ennek az az előnye, hogy könnyen hozzáférhető, széles körben terjeszthető, és így sok potenciális megbízóhoz eljut.

Hátránya viszont, hogy a konkurencia is könnyen hozzájut, és igyekszik ajánlatait úgy kidolgozni, hogy kedvezőbbnek tűnjön a megbízók körében.

2. Az információkérés a megbízó részéről érkezhetsz telefonon, faxon, levélben is. Sok vállalat formanyomtatványt készít a megbízók ajánlatkérésének az egységesítésére is. Ennek az az előnye, hogy minden olyan adatot kénytelen beleírni a megbízó az elfuvarozandó árról és az egyéb körülményekről, amelyek a pontos kalkuláció készítéséhez szükségesek. Másik előnye, hogy minden érdeklődő számára lehet egyedi ajánlatot kidolgozni.

Hátránya a módszernek, hogy csak azokkal a megbízókkal kerül kapcsolatba az ajánlat, akik már úgyis gondoltak az adott szállítmányozó vállalatra.

Általában szóbeli megkeresésre nehéz gyorsan ajánlatot adni, de vannak olyan szolgáltatások (mint pl. a közúti fuvarszköz megszerzése a megbízó számára), melyeknél általában nem okoz gondot.

A kalkuláció tartalma és felépítése attól függ, hogy milyen kapcsolatot létesít a megbízó a szállítmányozóval.

Még ma is előfordul, hogy a megbízó, adott fuvarozóval vagy egyéb szolgáltatóval való szerződéskötésre bízza meg a szállítmányozót. Ilyenkor a fuvarozó vagy egyéb szolgáltató díján kívül a szállítmányozó jutalékát kell a megbízóval megismertetni.

Sokkal gyakoribb ma – főként a szolgáltatások összetett jellege miatt – a saját számlás vagy átvételi díjtételes kapcsolat a szállítmányozó és megbízója között. Ebben az esetben a szállítmányozó egyik legfontosabb feladata az ügylet előkalkulációjának az elkészítése a megbízó számára.

Ezt úgy kell elkészíteni, hogy minden lényeges költségre kiterjedjen, összege mégse legyen elriasztó mértékű. Biztonsági okokból sok szállítmányozó a részletes előkalkulációt nem adja át megbízójának, csak ún. „fuvarideát” ad: az ügylet várható összköltségét. Ha nem számítja bele az elkerülhetetlen egyéb szolgáltatások díját, akkor erre külön fel kell hívni a megbízó figyelmét.

## **2. lépés: Megbízás fogadása: telefonon, írásban; ritkán: bejön az áru**

A szállítmányozók általában ragaszkodnak a megbízás írásbeli formájához. Így kevesebb a félreértés lehetősége, és viták esetén mindkét fél felelőssége könnyen tetten érhető.

Többnyire a megbízáshoz is formanyomtatványt használnak a szállítmányozók. Ennek ugyanazok az előnyei, mint a szabványosított információkérésnek. A FIATA is kidolgozott egy egységes megbízási formanyomtatványt, hogy segítse a megbízókat a minél szakszerűbb kapcsolatfelvételben. (FFI, FIATA Forwarder's Instruction)

Mivel a szállítmányozási szolgáltatások nagyon sokfélék, és mindegyiknek vannak olyan sajátosságai, melyekhez megfelelő információk szükségesek, ezért célszerű minden szállítmányozó megbízás esetén az ő formanyomtatványát alkalmazni. Sok szállítmányozó ezeket nagy mennyiségben, potenciális megbízói rendelkezésére bocsátja, hogy ezzel is megkönnyítse a megbízáshoz vezető utat. Fentiek ellenére a szállítmányozók bármilyen megjelenési formájú megbízással foglalkoznak, de ha sok kiegészítő információra van szükség, akkor később kerülhet sor a teljesítésre. Itt is nagyon fontos hangsúlyozni, hogy a megbízó udvarias, gyors, pontos tájékoztatása nagyon lényeges a szolgáltató megítélése szempontjából.

Különösen import forgalomnál fordulhat elő, hogy a szállítmányozó címére olyan áru érkezik, amelynek a kezeléséhez semmiféle megbízást előzőleg nem kapott.

Ha az árut kísérő okmányokból nem derül ki, hogy kié az áru, akkor bizony komoly nehézséget okozhat a címzett megtalálása.

Ezért, ha import árut várunk, pl. szárazföldi vagy légi gyűjtőforgalomban, és olyan paritással kötötte a kereskedő az ügyletet, hogy a magyar szállítmányozó telephelyéig vagy a reptérig őt semmilyen költség nem terheli, akkor is célszerű a szállítmányozónak megbízást adni az áru fogadására, a hatósági kezelések elvégeztetésére és a belföldi továbbfuvarozás megszervezésére.

### **3. lépés: A megbízás ellenőrzése**

A beérkező megbízást kétféle szempont szerint kell ellenőrizni:

- nincsenek-e az adatok között ellentmondások (pl.: a Szlovákiába feladott árut Nyírábránynál akarja a megbízó kiléptetni az országból),
- teljesíthető-e (pl.: a teljesítési határidő korábbi, mint a megbízás beérkezése).

Ha a megbízás ellenőrzését elmulasztja a szállítmányozó, és elvállalja, akkor az ebből keletkező anyagi veszteségeket nem vagy csak részben tudja a megbízóra hárítani.

A jó szállítmányozó már itt megvizsgálja, hogy tudna-e jobb megoldást az adott feladatra, mint amit a megbízó előírt, és erről tájékoztatja őt. Azt azonban tudomásul kell venni, hogy mindig a megbízóé a végső szó, mert az áru vagy a kereskedelmi ügylet sajátosságai miatt számára fontosabb lehet a költségmegtakarításnál a biztonság, vagy a gyorsaságnál egy adott földrajzi pont érintése útközben.

A megbízás ellenőrzése kétféle eredményt hozhat: a megbízás teljesíthető vagy nem teljesíthető.

Ha a szállítmányozó úgy ítéli meg, hogy a megbízás olyan ok miatt nem teljesíthető, amin nem tud változtatni, akkor sajnos, le kell róla mondania, és erről a megbízót haladéktalanul tájékoztatnia kell. (Pl. vámkezelést kér a megbízó, de a szállítmányozónak nincs erre a VPOP-tól engedélye.)

#### **3.a. lépés: A megbízás javíttatása a megbízóval**

Ha a megbízás olyan ok miatt nem teljesíthető, amin még lehet változtatni, akkor a szállítmányozó felveszi a kapcsolatot a megbízóval, és pontosítást, javítást, kiegészítést vagy módosítást kér a közölt adatokban.

A jó szállítmányozó nem hagy egy megbízást könnyen elveszni, hanem keresi annak a lehetőségét, hogy teljesíthető legyen.

A megbízás módosítását is mindig írásban kell kérni a felelőségek egyértelmű elhatárolódása érdekében.

### **4. lépés: A megbízás regisztrálása**

Ha a megbízás teljesíthető, akkor a szállítmányozó nyilvántartásba veszi, és regisztrációs számmal látja el. Ez rendkívül fontos, mert ennek

alapján tudja majd azonosítani, visszakeresni, kiegészíteni a későbbi adatokkal. Ez a regisztrációs szám az ügylet valamennyi okmányán, levelezésén, számláján szerepelni fog.

Nemcsak a megbízókkal és a szállítmányozó által igénybe vett szolgáltatókkal való kapcsolattartásban van nagy szerepe, hanem a szállítmányozó belső nyilvántartásai, elszámolásai, statisztikai stb. miatt is.

### **5. lépés: A megbízás visszaigazolása**

A szállítmányozó a regisztrációs – vagy azonosító számot (evidencia számot) tudatja a megbízóval – ebből tudja meg a megbízó, hogy a szállítmányozó elfogadta a megbízást, és a későbbiek során a kapcsolattartás a két cég között ennek a segítségével valósul meg.

A visszaigazolás nemcsak az azonosítási számmal történhet. Gyakran a szállítmányozó a megbízás visszaigazolását arra a célra használja fel, hogy az üggyel kapcsolatos további információkat közöljön a megbízóval.

Ha a megbízás visszaigazolása a megelőző okmányokból nem derült még ki, akkor itt az ideje, hogy a szállítmányozó közölje a megbízóval üzleti szabályzatát, vagy hivatkozzon, pl. a MÁSZF-re.

### **6. lépés: Kapcsolatfelvétel a fuvarozókkal (ajánlatok gyűjtése)**

Ha megfelelkezünk a „0-dik lépésről”, akkor azt is hihetnénk, hogy ez a szállítmányozó leglényegesebb tevékenysége.

A megbízás teljesítése során valóban erről is beszélhetünk. A szállítmányozó, mint a fuvarpiac, a fuvarszközök, a fuvarozók, a fuvarozási útvonalak, díjszabások, hatósági előírások stb. kiváló ismerője: a hosszú távú szerződése alapján kiválasztja azokat a fuvarozókat vagy egyéb vállalkozókat, akik a megbízás lebonyolítása során szóba jöhetnek, és ajánlatot kér tőlük.

Ez a művelet azért a fuvarszköztől vagy a megbízás jellegétől függően változó.

Közúti fuvarszközzel történő árutovábbításra szóló megbízás esetén több ajánlatot bekér a szállítmányozó azoktól a fuvarozóktól, akikkel éves szerződése van.

Vasúti fuvarozás esetén az útvonal kiválasztásával fuvarozót is választottunk, mert ma még nem jellemző, hogy egy adott ország vasúti pályáin több vasúttársaság szolgáltatása közül lehessen választani. Az EU vasútjai között azonban idővel erre a lehetőségre is lehet majd

számítani. A vasúti fuvarozási útvonal kiválasztása a kalkulációkészítés alapján történik, amelyről az 1. lépésben volt szó. Általában a megbízó választja ki a neki leginkább megfelelő útvonalat, a szállítványozó csak javaslatot tesz.

Légi fuvarozás esetén több légitársaság díjait veszi figyelembe a szállítványozó, mivel azonban általában sürgős a légi úton feladott áruk továbbítása, gyakran a legelső járáttal történik meg a fuvarozás.

A folyami fuvarozás során az eljárás szintén az, hogy több ajánlatot bekér a szállítványozó.

Tengeri bérelt hajózás esetén szintén többféle ajánlat összehasonlítása szükséges.

Tengeri vonalhajózással történő fuvarozáshoz több hajóstársaság díjait és szolgáltatásait kell összehasonlítani, a megszerezhető menetrendek alapján fel is kell venni a kapcsolatot a hajóstársasággal, hogy megtudjuk, van-e még hely az adott hajón.

Hasonló a helyzet akkor is, ha konténeres árutovábbításra szól a megbízás, mert többnyire a hajóstársaságok tartják kezükben a konténerforgalom teljes folyamatát, és az ő ajánlataikat kell begyűjteni.

Ha gyűjtőforgalmat szervező szállítványozó kap megbízást, akkor nincs további ajánlat-összehasonlítás, mert a gyűjtőforgalom feladási és végpontjai nem változtathatók: egy rendeltetési állomásra csak egy gyűjtőponton keresztül lehet továbbítani az árut.

## **7. lépés: A megfelelő fuvareszköz kiválasztása**

A begyűjtött ajánlatok közül ki kell választani a legmegfelelőbbet.

A kiválasztás szempontjai:

- Természetesen elsősorban azokhoz a fuvarozókhoz igyekszik terelni a megbízást a szállítványozó, akikkel hosszú távú megállapodása van, mert tőlük kedvezményeket kap.
- A megbízó a költségmegtakarítást elvárja a szállítványozótól. Így, ha olyan fuvarozót kell megbízni, akivel nincs kedvezményre jogosító szerződése, akkor a fuvarpiaci információra támaszkodva az olcsóbbat igyekszik igénybe venni.
- Az áruk sajátosságai miatt előfordulhat, hogy a költségmegtakarításnál fontosabb szempontok kerülnek előtérbe:
  - értékes áruknál a leggondosabb fuvarozóhoz kell fordulni,
  - sürgős árunál ahhoz, aki a leggyorsabb továbbítást vállalja (pl. légi fuvarozás helyett az expressz árutovábbítást végzők, akik a

szárazföldi fuvarozást is kézben tartják, és így az összfuvaridő lerövidítését garantálják: TNT, UPS, DHL stb.)

- romlandó áruknál a szabályozható hőmérsékletű fuvarszakkal rendelkezőket; bizalmas kezelést igénylő áruknál a legmegbízhatóbbat.

Ebben a lépésben is látható tehát, hogy a szállítmányozó

- egyrészt a nagy mennyiséggel szerzett előnyeit tudja kamatoztatni a fuvarpiacon,
- másrészt pedig a tőle elvárható szakértelmére támaszkodva gondoskodik a megbízás legmegfelelőbb teljesítéséről.

### **8. lépés: A fuvarszakk megrendelés**

Ha a megfelelő fuvarszakot kiválasztotta a szállítmányozó, akkor meg kell rendelni.

Ez a folyamat is a fuvarszakk és a megbízás jellegétől függően sokféle lehet.

Közúti árufuvarozásnál a minél rugalmasabb eljárás érdekében telefonon, szóban is elég a megrendelést leadni, és a teljesítés megkezdéséig kell ezt írásban megerősíteni.

Vasúti fuvarozásnál a vasút formanyomtatványán kell a megrendelést leadni, a fuvarszakk jellegétől és a viszonylattól függően 2-4 nappal az áru feladása előtt. (ld.: 6. rész 4.1. fejezet 3. oldal.)

Légi fuvarozásnál a kiválasztott járaton a nemzetközi helyfoglalási rendszer segítségével kell az áru számára a helyet biztosítani az adott járaton.

Ha az egész gépet akarja a megbízó bérbe venni, akkor a gépbérleti szerződést (charter party) meg kell kötni. Ez egy nagy szakértelmet, naprakész piacismeretet követelő tevékenység, melyre csak néhány szállítmányozó vállalkozik.

Folyamai árufuvarozás során részletes diszpozíciót kell adni a kiválasztott hajóstársaságnak, valamint a rakodási kikötőknek, átrakó speditőrnek is. Ezt a tevékenységet is csak erre szakosodott szállítmányozók vállalják el. (ld.: 8/B. rész 5. fejezet 2. oldal)

Tengeri bérelt hajózásnál ugyanígy bérleti szerződést kell kötni a kiválasztott hajó tulajdonossal vagy brókerrel. Speciális szakértelmet és állandóan naprakész információk birtoklását igénylő tevékenység, ezért csak azok a szállítmányozók vállalják el, akik erre szakosodtak. (ld.: 8/A. rész 3. fejezet)

Tengeri vonalhajózásnál a menetrend alapján kiválasztott hajón hajóteret kell foglalni. Ez történhet telexen, faxon, e-mail segítségével, de a hajóter foglalási jegyet (booking note-ot) utána ki kell állítani és elküldeni a hajóstársaságnak. (ld.: 8/A rész, 2.4. fejezet)

A konténeres árutovábbítással kapcsolatos szállítmányozási feladatokat a 10/B rész 2. fejezete mutatja be részletesen.

A gyűjtőforgalomra szóló megbízás esetén külön fuvarszköz megrendelésére nincs szükség, mert az árut a gyűjtő menetrend szerinti járással fogják továbbítani. A gyűjtőforgalom menete eléggé eltér a továbbiakban az itt leírtaktól, mert ott az áru bekerül a szállítványozó raktárába, és onnan a főfuvarozás eszközébe. (ld.: 11/A rész)

### **9. lépés: A megbízó tájékoztatása a fuvarozással kapcsolatos teendőkről**

A szállítványozó megrendelte a fuvarszközt, de az

- vagy a feladó telephelyére meg (közúti fuvarozásban, vasúti fuvarozásban, ha a feladónak iparvágánya van),
- vagy az indulási helyéig a megbízónak kell eljuttatnia az árut (iparvágánnyal nem rendelkező vasúti feladó, légi és vízi fuvarozások esetén).

Mindkét esetben a szállítványozó értesíti a megbízóját arról, hogy hol, mikor, mely fuvarszközbe lehet az árut berakni.

### **10. lépés: Fuvarokmány kiállítása**

Közúti fuvarozás esetén a feladónak kell kiállítania a fuvarlevelet. A szállítványozó a feladó megbízása alapján kiállítja, de az adatok valóságáért nem ő viseli a felelősséget.

Vasúti fuvarozás esetén ugyanez a helyzet: a feladó helyett megfelelő díj ellenében akár a vasút, akár a szállítványozó kiállítja a fuvarlevelet, de az adatokért a felelősség a feladót terheli.

A légi fuvarlevelet általában a szállítványozó állítja ki.

A folyami fuvarlevelet általában a feladó állítja ki.

A tengeri fuvarokmányokat, elsősorban a hajórakjegyet a hajóstársaság állítja ki vonal és bérelt hajózásnál egyaránt. Elterjedt azonban, hogy a hajóstársaságot ügynöklő szállítványozó készíti el az okmányt a hajóstársaság helyett.

Konténeres áru fuvarozás esetén a fuvarokmány a fuvarszekélytől függ, és így a kiállítására vonatkozó szabályok is. Az üres konténer továbbításához szükséges okmányt a szállítmányozó készíti el.

### **11. lépés: A partner szállítmányozó tájékoztatása az áru feladásáról**

Azokban az esetekben, amikor az áru továbbításához több fuvarozó és egyéb vállalkozó igénybevétele is szükség van, akkor az áru elindításakor ezeket is tájékoztatni kell a fuvarozási adatokról.

Pl.: akkor van erre szükség, ha

- a közúton vagy vasúton továbbított áru valamilyen okból nem egyenesen a címzetthez, hanem a szállítmányozóhoz megy (pl. speditőr inkasszó esetén),
- légi vagy vízi fuvarozások, konténeres forgalom teljes folyamatának a megszervezését a szállítmányozóra bízzák. Ilyenkor a kikötői vagy a reptéri szállítmányozót, hajóügynököt stb. értesíteni kell az áru szárazföldi elindulásáról és egyéb adatairól,
- gyűjtőforgalom esetén.

### **12. lépés: Az áru nyomon követése: információszerzés az áruról**

A szállítmányozó számára megfelelő kapcsolatok kiépítését és fenntartását, a fuvarozókkal és szállítmányozókkal kialakított jó együttműködést, és nem kis költséget igényel az úton lévő árukkal kapcsolatos információk megszerzése. Nem hanyagolhatja azonban el ezt a feladatát sem, mert az információhiány a megbízó részére anyagi veszteségeket okozhat, és megrendíti a szállítmányozóba vetett bizalmát.

Célszerű a fuvarozási megbízás során tisztázni a fuvarozó elérhetőségét, vagy megrendelni, hogy adott földrajzi pontok (határ, kikötő) elérésekor jelentkezzen a hazai szállítmányozónál.

#### **12.a. lépés: Az áruval kapcsolatos váratlan teendők elvégzése**

Az úton lévő áru olyan helyzetbe kerülhet, hogy beavatkozás szükséges: a hűtött áru romlani kezd, a határon sztrájk miatt feltartóztatják a küldeményt, politikai vagy meteorológiai okok miatt kerülő úton kell fuvarozni, sérülten érkezik meg a kikötőbe, és a kapitány nem akarja beraktni a hajóba stb. A fuvarozó köteles rendelkezést kérni vagy a feladótól, vagy ha csak a szállítmányozóval van közvetlen kapcsolata, akkor tőle. Minden ilyen esetben a fuvarozó és a szállítmányozó is megkísérli felvenni a kapcsolatot a megbízóval, és az ő

utasításai alapján eljárni. Csak akkor dönthetnek nélküle, ha nem tudják őt elérni, és a további károk elkerülése sürgős beavatkozást igényel.

A szállítmányozó a szükséges beavatkozások elvégzésére írásbeli utasítást ad a fuvarozónak, vagy másik szállítmányozónak, aki az úton lévő áru közelében elérhető.

### **13. lépés: A megbízó tájékoztatása az úton lévő áruról**

A megbízó joggal várja el, hogy az úton lévő áruról bármikor információkat kapjon attól, aki a fuvarozást megszervezte. Különösen fontos ez akkor, ha szeretné a fuvarozási szerződést módosítani.

Közúti fuvarozásnál általában arra kíváncsi a megbízó, hogy hol van az áru, átlépte-e egy adott ország határát. Különösen importnál a vámkezeléshez szükséges előkészületek érdekében szeretne tudni időben az áruja hollétéről.

Vasúti fuvarozásnál szintén általában a határ átlépésének ténye felől szoktak érdeklődni a megbízók. Utólagos rendelkezéssel azonban akár a vissza hozatalát vagy feltartóztatását is kérhetik.

Vízi fuvarozás esetén arról szoktak információt kérni, hogy mikor érkezett az áru a kikötőbe, rendben megtörtént-e a rakodás, mikor indult el a hajó.

Légi fuvarozásnál az érdekelheti a megbízót, hogy melyik járattal fuvarozták el az áruját.

### **14. lépés: A számla elkészítése a megbízó számára**

A megbízó fizetési határidejét a MÁSZF (4. rész, 1. fejezet) is tartalmazza. Természetesen ettől eltérő megállapodást köthet a szállítmányozó a megbízójával. Célszerű azonban a számlákat minél hamarabb elkészíteni, és elküldeni a megbízóknak, mert a fuvarozókkal többnyire a szállítmányozó számol el, és ha előbb kell a szolgáltatást kifizetnie, mint ahogy a megbízótól a számla kiegyenlítése beérkezik, akkor likviditási gondjai keletkezhetnek.

A számlán fel kell tüntetni a megbízás azonosításához szükséges adatokat. A szolgáltatásokat általában részletezni kell. A részletezés mértéke attól függ, hogy milyen az elszámolási kapcsolat a megbízó és a szállítmányozó között. (ld.: 1. lépés)

A számla a fuvardíjakat és a szállítmányozói jutalékot is tartalmazza.

#### **14.a. lépés: Fizetés megsürgetése**

Az ügylet bonyolítójának figyelemmel kell követnie, hogy beérkezett-e időben a számla ellenértéke. Amennyiben nem akkor udvariasan, a jó viszony megőrzésének a szem előtt tartásával figyelmeztetni kell a megbízót a fizetési határidőre. Általában nem rendetlenség, hanem likviditási gondok állnak a nemfizetés hátterében. Sajnos, időnként rosszhiszeműség is előfordul. A szállítmányozó érdeke, hogy szemmel tartsa megbízói fizetőkészségét, és a nem fizető megbízók számára a további szolgáltatásokat fel kell függeszteni. A MÁSZF szerint a szállítmányozó az áru feletti zálogjogát is gyakorolhatja nagy összegű tartozás esetén, de célszerű ezt lehetőség szerint elkerülni.

#### **15. lépés: Beérkező fuvarszámlák ellenőrzése**

A szállítmányozó az általa megbízott fuvarozóktól, szállítmányozóktól, kikötői vállalkozóktól stb. megkapja az elvégzett szolgáltatásról kiállított számlát. Ezeket gondosan ellenőrizni kell, mert előfordulhatnak

- téves számlázások (el nem végzett szolgáltatásokról),
- a kedvezmények (refakciák, rabattok) levonásának elfelejtése,
- olyan vitatható költségek kiszámlázása, melyekről sem a szállítmányozó, sem a megbízó nem tehet (pl. sérült vagonból át kell rakni az árut útközben egy másikba).

#### **15.a. lépés: Ha a számlák nem felelnek meg a megállapodásnak: reklamáció**

A szállítmányozó megreklamálja a tévesen kiállított számlákat a fuvarozóknál és egyéb szolgáltatóknál. A megfelelő bizonyítékokkal alátámasztott reklamációt minél hamarabb el kell juttatni a számla kibocsátójához. A fizetési határidők a szállítmányozót is éppúgy kötik a fuvarozókkal kialakított jogviszonyban, mint a megbízóját a szállítmányozóval szembeni fizetési kötelezettsége során.

A MÁV csak akkor ad refakciát, ha a fuvaroztatónak (jelen esetben a szállítmányozónak), ha folyószámlája van megnyitva a MÁV számára, melyről a fuvardíjat azonnal le tudja emelni. A reklamáció benyújtási határidejére ügyelni kell.

#### **16. lépés: A fuvarozási és egyéb számlák kiegyenlítése**

Az ellenőrzött, rendben talált vagy a reklamáció után korrigált számlát ki kell egyenlíteni. Ennek során ügyelni kell arra, hogy a

fuvarozóval kötött szerződésben milyen pénznemben és fizetési feltételekben állapodott meg a szállítványozó a fuvarozóval.

A helyzetével visszaélő fuvarozónál (pl. hajóstársaságoknál) vagy kisvállalkozóknál előfordulhat, hogy „bérmentesítési kényszer”-t alkalmaz a fuvarozó. Ennek általában az az oka, hogy nem bízik a szállítványozóban, vagy nincs annyi pénze sem, amennyivel a fuvarozás ráfordításait meg tudná előlegezni. Mindkét esetben el kell azon gondolkodni, hogy érdemes-e ezzel a fuvarozóval a kapcsolatot fenntartani, hiszen a fuvar költség megelőlegezése a szállítványozó számára is kamatvesztést okozhat az alatt az idő alatt, amíg a megbízójától be nem érkezik a szolgáltatás ellenértéke.

### **17. lépés: Az esetleges reklamációk fogadása**

Nagyon sok szállítványozó vállalat vállalkozik arra, hogy logisztikai szolgáltatásokat nyújtson egy-egy megbízó részére. Mivel a logisztikában egy olyan rendszer működtetéséről van szó, mely a két vállalatot szorosan összeköti, és a megbízó termelési folyamatainak szerves részévé válik, ezért itt a logisztikában rendkívül nagy jelentőségű minőségi szolgáltatás nagy hangsúlyt kap.

A minőségi szolgáltatás természetesen a többi tevékenységben is egyre inkább felértékelődik a verseny kiéleződésével.

Ennek ellenére vélt vagy tényleges hibák előfordulhatnak. A megbízói reklamáció kultúrált, türelmes, jó szándékú fogadása próbaköve a szállítványozó és a megbízó vállalat közötti kapcsolatnak.

A reklamáció fogadásakor még nem tudja a vállalat, hogy hibázott-e vagy sem, tehát semmiképpen nem szabad elzárkózni a vevői panasz meghallgatásától.

#### **17.a. lépés: A reklamáció kivizsgálása**

A megbízói reklamáció kivizsgálásának kettős célja van:

- annak megállapítása, hogy a szállítványozói felelősség körében keletkezett-e a kár,
- következtetések levonása a későbbiekre vonatkozóan.

A jelenlegi jogszabályozás szerint (ld.: 3. rész 3.5. fejezet) a szállítványozó csak a szerződéskötés hibáiért felel, kivéve, ha az áru a tevékenységi körébe is bekerült (pl. gyűjtőforgalomban). Leggyakoribb

azonban az, hogy a szállítmányozóval szerződött fuvarozó mulasztása a kár oka. Ilyenkor a szállítmányozó a megbízóval szemben nem felel, de segítsége nyújt (pl. okmányok beszerzésével) a fuvarozóval szembeni kártérítési eljárás lefolytatásában.

Mivel az európai államok többségében a szállítmányozói felelősség szabályozását megváltoztatták, és közelítették a fuvarozói felelősséghez, ez várható nálunk is.

### **17.b. A reklamáció lerendezése az ügyféllel**

A szállítmányozó a megbízó reklamációját a jó kapcsolat megőrzésének a szem előtt tartásával rendezi le.

Ha egyértelmű a szállítmányozó mulasztása (pl. nem az ügyfél megbízásának megfelelő módon kötötte a fuvarozóval a szerződést, és ezért a megrendelt időpontra nem állt ki a fuvareszköz), akkor kifizeti a kártérítést.

Gyakran előfordul, hogy a megbízó is vétkes volt a kár keletkezésében, de a szállítmányozó sem volt eléggé körültekintő. Ilyenkor célszerű peren kívüli megállapodást kötni, és a kárt megosztani.

Néhány magyar szállítmányozó már követi azt a külföldi gyakorlatot, hogy egy bizonyos összeghatár alatt azonnal kifizeti a megbízó által bejelentett kárt.

Ez nem jelenti azt, hogy a vállalat nem vizsgálja a kár okát, a későbbi hasonló esetek elkerülése érdekében, de a rugalmas ügyintézással, és a gyors kifizetéssel olyan többletszolgáltatást nyújt, ami hathatós eszköz a megbízó megtartása érdekében.

Fontosnak tartom megemlíteni, hogy a szakmai szövetségek tagjai számára kötelező, de a többi szállítmányozó számára is nagyon ajánlott felelősségbiztosítás megléte esetén a biztosító – a kizárt esetek kivételével – kifizeti a szállítmányozó kárát. Ezért a megbízó kártérítési igényét azonnal be kell jelenteni a biztosítónak a szakszerű eljárás lefolytatása érdekében.

### **17.c. A reklamáció lerendezése a károkozóval**

Mint már említettem, a fuvarozás során sokkal gyakrabban keletkeznek károk a fuvarozó, mint a szállítványozó hibájából.

A szállítványozó fuvarozóként csak akkor felel a kárért, ha maga fuvarozta, vagy ha gyűjtőforgalomban továbbította az árut. Mindkét esetben okozhatta a kárt valamelyik alvállalkozója. Ilyenkor a megbízónak kifizetett kárt a károkozótól be kell hajtani. Ennek az a módja, hogy a szállítványozó kárigényét alátámasztó valamennyi okmányt az írásbeli igénybejelentéssel együtt meg kell küldeni a károkozónak.

### **18. Az ügylet egyenlegének megállapítása**

Nagyon fontos, hogy a szállítványozó minden egyes megbízás teljesítése után megvizsgálja az ügylet eredményességét. Ennek érdekében a beszedett és kifizetett számla ellenértékeket az ügyletre eső vállalati általános költségekkel korrigálni kell.

Előfordul, hogy némelyik fuvarozó csak év végén ad fuvardíj-visszatérítést a teljesített forgalom alapján. Ilyenkor a szállítványozónak meg kell előlegeznie a refakciát vagy rabattot a megbízó számára, ami kamatveszteséggel járhat. Sok szállítványozónál alapelv, hogy egyetlen megbízás teljesítése sem lehet veszteséges.

Mások inkább azt az alapelvet követik, hogy a jó megbízó vagy a folyamatos piacon maradás érdekében meghatározott mértékű veszteséget néhány ügylet esetében el kell tűrni.

Célszerű az utókalkulációt az előkalkulációval összehasonlítani. Az ügylet egyenlege az ügylet lebonyolítója számára is tanulságos: látnia kell, hogy mi okozta az esetleges veszteséget.

### **19. Következtetések levonása**

Az ügylet egyenlegének megismerése elsősorban gyors következtetések levonása érdekében fontos. Ebből látszik, hogy mely szolgáltatások kerültek többbe, mint amennyit a megbízótól be lehetett

szedni, milyen járműkihasználás mellett nem hoz nyereséget a megbízás teljesítése, milyen szállítmányozói hibák okozták a veszteséget.

Csak az a vállalat tud eredményesen megmaradni, sőt fejlődni a piacon, amelyik tanul saját hibáiból, gyorsan von le következtetéseket, és rövid időn belül megszünteti őket. Akármilyen jó egy szállítmányozó vállalat díjszintje, ha gyakoriak nála a károkozások, akkor a megbízói elfordulnak tőle, mert ők is kockáztatják saját vevőik elvesztését.

### **19.a. A szükséges intézkedések megtétele**

Az ügylet egyenlegének megállapítása, és ebből a megfelelő következtetés levonása egyetlen cél érdekében történik: hogy a szükséges intézkedéseket meg lehessen tenni a későbbi veszteségek elkerülése érdekében.

Ha a hibát az alvállalkozóval kötött rossz szerződések okozták, akkor javaslatot kell tenni a vállalatvezetésnek a lehetséges szerződésmódosításra.

Ha vállalati hiba okozott kárt, (pl. soká jutott ki a szükséges információ a vállalatból, addigra bekövetkezett a kár) akkor a vállalati folyamatokat kell felülvizsgálni.

A dolgozói hibákat átszervezéssel, továbbképzéssel, más feladatmegosztással kell kiküszöbölni.

Ha a vállalat a hosszú távra tervezett jó piaci kapcsolatok érdekében betervezett átmeneti veszteségeket, akkor is minden kis veszteség okát fel kell tárni, hogy pontosan megismerhető legyen, és ami kiküszöbölhető, az ellen sürgősen fel kell lépni.

### **20. Az ügylet okmányainak archiválása**

Minden okmányt meg kell őrizni, rendszerezett, visszakereshető formában a tájékozódástól kezdve az ügylet lezárásáig. Ennek több oka is van:

Sok esetben látszólag lezárt ügyek miatti reklamáció érkezik. A fuvarozássorán előfordulhat, hogy ép csomagokat vesz át a vevő, átutalja a szolgáltatások ellenértékét, és bizonyos idő elteltével veszi csak észre, hogy a csomagokon belül az áru jelentősen sérült, ami a fuvarozás, tárolás, rakodás hibáira vezethető vissza, és ezt szakértői véleményekkel alátámasztja.

Más esetekben később jut olyan okmányok vagy információk birtokába, melyek alapján kártérítési igénnyel jelentkezik a szállítmányozónál.

A szállítmányozó felelőssége 1 év alatt évül el.

Némelyik fuvarozó felelősségének az elévülési ideje egy évnél rövidebb vagy hosszabb. Ezért a megbízói reklamációk miatt elő kell keresni a fuvarozóval kötött szerződéseket, a vele folytatott levelezést, és az ügylet egyéb okmányait.

A vállalat pénzügyi, kontrolling, statisztikai nyilvántartási okok miatt igényt tarthat a lebonyolítási adatokra.

Előfordulhat, hogy hatósági megkeresésre kell az ügylet okmányait elővenni.

A vállalat vezetése az egy-egy alkalmazott által bonyolított ügyetek mennyisége, sikeressége alapján tudja az alkalmazott munkáját minősíteni.

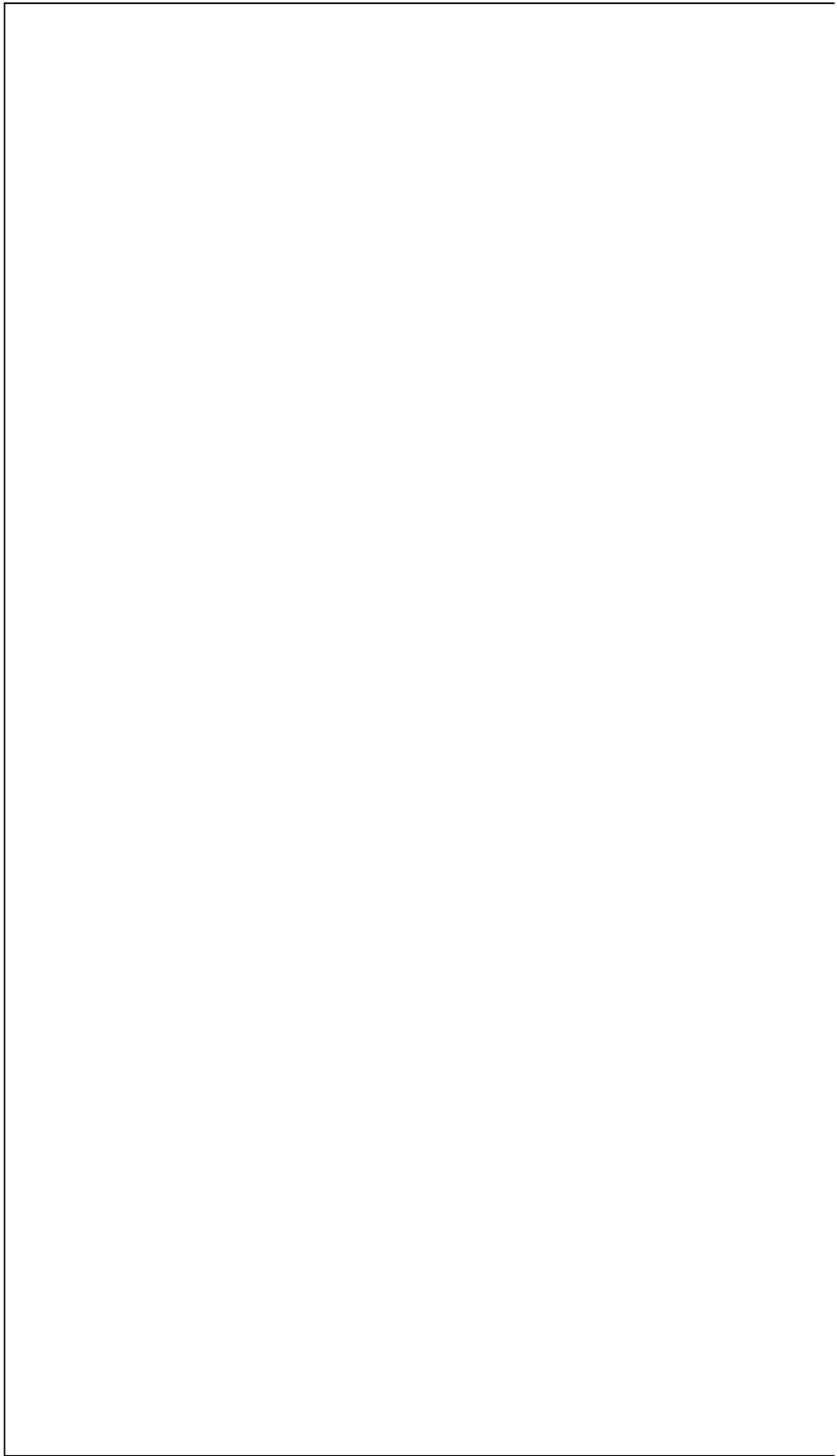
Egy különleges feladat megoldását a későbbiekben vissza lehet keresni, és hasonló megbízás esetén újra lehet alkalmazni.

Fentiek csak néhány példát képeznek a szállítmányozási feladatok okmányainak archiválási indokaira vonatkozóan.

Szerencsére, ma már egyre kevesebb a papír, és egyre több információ van a számítógépben.

A fuvarozás és szállítmányozás során még nem lehetett minden okmányt kiküszöbölni (pl. a fuvarozó igazolását arra vonatkozóan, hogy milyen állapotban és mennyiségben vette át az árut fuvarozásra).

Minden ügylet adatait olyan módon kell archiválni, amilyen formában az információk és dokumentumok a vállalathoz bejutottak. Itt újra emlékeztetni szeretnék a megbízás regisztrálásának fontosságára, mert ennek segítségével még akár évek múlva is vissza lehet keresni a szükséges adatokat.



### 3. AZ ÁRUTOVÁBBÍTÁS JOGI SZABÁLYOZÁSA

Az 1980-as években kezdett megváltozni hazánk gazdasági élete, így szükségessé vált az addigi jogszabályok módosítása.

A gazdálkodó szervezetek együttműködését elsősorban gazdasági eszközökkel kell szabályozni, nem pedig jogszabályokkal, ezért a fuvarozás területén is csökkenteni kellett a szabályok kötelező jellegét, és lehetővé kellett tenni, hogy a felek közös megállapodással eltérhessenek a jogi rendelkezésektől.

A fuvaroztatók teljesebb kiszolgálása érdekében szélesíteni kellett a szállítmányozás jellegű tevékenységek körét. Meg kellett teremteni a fuvarozó és a fuvaroztató közötti tartós szerződések jogi kereteit. A szabályozást az is meghatározta, hogy a nagyfuvarozókkal szemben lassan megjelentek a cél- és magánfuvarozók is, főleg a lakossági szolgáltatások területén.

Minden árutovábbítási szakágban létrejött az új jogi szabályozás (közút – KÁSZ, vasút – VÁSZ stb.) az árutovábbítási szerződésekről. A rendelet alapja a Ptk., mely általános szabályokat tartalmaz. Ezt a fajta szabályozást, ún. kétlépcsős szabályozásnak nevezzük, mert két jogszabály együttesen érvényesül az árutovábbítás területén.

#### *Az egyes szerződéstípusok*

A Ptk. külön Címben foglalkozik az egyes nevesített szerződéstípusok legfontosabb szabályaival. Ezek a szerződések azért is érdekelnék bennünket, mert e szerződésekkel találkozunk leggyakrabban.

A szerződések tárgyukat tekintve, vagyis a szolgáltatást illetően három csoportba sorolhatók:

1. *Az adási típusú szerződések* alapján a kötelezett valamilyen vagyontárgyat ad át véglegesen vagy időlegesen a jogosult részére (pl. adásvétel, bérlet stb.).
2. *A tevési típusú szerződések* alapján a kötelezett valamilyen tevékenységet köteles végezni a jogosult részére (pl. vállalkozási, bízományi, fuvarozási, szállítmányozási szerződés).
3. *A helytállási típusú szerződések* alapján a kötelezett valamilyen tény, esemény, állapot bekövetkezése esetére azt vállalja, hogy

vagyonával a jogosult rendelkezésére áll (pl. biztosítási szerződés).

### 3.1. Adási típusú szerződések

**Adásvételi szerződés.** E szerződés a legegyszerűbb árucseré jogi eszköze. Alanyai a *vevő* és az *eladó*.

**Ptk. 365. § (1)** Adásvételi szerződés alapján az eladó köteles a dolog tulajdonát a vevőre átruházni, és a dolgot a vevő birtokába bocsátani, a vevő pedig köteles a vételárat megfizetni és a dolgot átvenni.

Az *eladó* fő kötelezettségei: a tulajdon átruházása, amelyet a megállapodásban rögzíteni kell, és a dolog birtokba adása.

A *vevő* fő kötelezettségei: a dolog átvétele és a vételár megfizetése.

Az eladót terheli továbbá a tájékoztatás kötelezettsége a dolog lényeges tulajdonságairól, különösen a dologra vonatkozó esetleges jogokról, ill. az ezzel kapcsolatos terhekről. Viseli továbbá az átadással és az ingatlan-nyilvántartásban feltüntetett állapot rendezésével kapcsolatos költségeket.

A vevőt terhelik viszont a szerződéskötési költségek, a tulajdon átruházási illeték költsége. A vevő a birtokbavételtől kezdve szedi a dolog hasznát, viseli terheit. Az ingatlanra vonatkozó adásvételi szerződést minden esetben írásba kell foglalni.

**Csereszerződés** esetén a felek a tulajdonukban levő dolgok tulajdonának kölcsönös átruházására vállalnak kötelezettséget. A csereszerződésre az adásvétel szabályait kell megfelelően alkalmazni. Mindegyik fél saját szolgáltatását illetően eladó, a másik szolgáltatását illetően pedig vevő.

### 3.2. Tevési típusú szerződések

Közéjük tartoznak a szolgáltatási, ill. szolgáltatás jellegű szerződések, általában nemcsak a szolgáltatásra, hanem annak eredményére is kötik a szerződést.

#### **Vállalkozási szerződés**

**Ptk. 389. §** Vállalkozási szerződés alapján a vállalkozó valamely dolog tervezésére, elkészítésére, feldolgozására, átalakítására, üzembe helyezésére, megjavítására vagy munkával elérhető más eredmény

létrehozására, a megrendelő pedig a szolgáltatás átvételére és díj fizetésére köteles.

A szerződés lényege az, hogy a vállalkozó nem csupán a tevékenység elvégzésére, hanem a vállalt eredmény nyújtására is köteles. A jog ezt a kötelmet *eredménykötelem*nek nevezi. A szerződés alanyai a vállalkozó és a megbízó.

#### **Megbízási szerződés**

Ptk. 474. § Megbízási szerződés alapján a megbízott köteles a rábízott ügyet ellátni.

(2) A megbízást a megbízó utasítása szerint, és érdekének megfelelően kell teljesíteni.

Ez a szerződés kivétel, mert itt *eredményvállalás nélküli* kötelezettségről van szó. A szerződés alanyai a megbízó és a megbízott. A megbízás tárgya néhány kifejezett tilalomtól eltekintve bármi lehet (pl. nyomozás, árufelkutatás stb.).

#### **Letéti szerződés**

Ptk. 462. § (1) Letéti szerződés alapján a letéteményes köteles a letevő által rábízott dolgot időlegesen megőrizni.

A letéteményes – kötelezett – a dolgot nem használhatja, és más őrizetbe sem adhatja. A dolog elveszéséért általában vétkességi felelősséggel felel, egyes esetekben (pl. ruhatárban, szállodában) a letéteményes fokozott felelősséggel tartozik. Csak akkor mentesül, ha bizonyítja, hogy a kárt a szálloda alkalmazottainak és vendégeinek körén kívüli elháríthatatlan ok vagy a vendég maga okozta.

#### **Fuvarozási szerződés**

**PTK. 488. §** (1) Fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó díjazás ellenében köteles a küldemény rendeltetési helyére továbbítani, és a címzettnek kiszolgáltatni.

A szerződés vasúti kocsirakományú és közúti gyűjtőfuvarozásnál reálaktussal (a küldemény átvételével), egyéb küldemények esetén megállapodással jön létre.

A fuvarozó fő kötelezettségei: a küldemény átvétele, megőrzése, továbbítása és hiánytalan kiszolgáltatása.

A fuvaroztató, az eladó és a címzett fő kötelezettségei: a küldemény elvesztéséért és megsemmisüléséért. Felelőssége fokozott, kártérítési kötelezettségének mértéke azonban korlátozott.

**Szállítási szerződés.** Az adási szerződések legjelentősebb típusa.

**Ptk. 379. § (1)** Szállítási szerződés alapján és szállító köteles a szerződésben meghatározott dolgot a későbbi időpontban vagy időszakban a megrendelőnek átadni, a megrendelő pedig köteles a dolgot átvenni és az árát megfizetni.

A szerződés alanyai csak gazdálkodó szervezetek lehetnek, a jogosulti pozícióban a megrendelő, a kötelezettiben pedig a szállító van.

A megtévesztő elnevezés nem dolgok továbbítását jelenti, hanem általában nagy tömegű ipari termék későbbi időpontban való átadását. A szállító fő kötelezettségei: a megrendelt termékek megfelelő minőségben és határidőben történő átadása (lehet részletekben is). A teljesítés idejéről legalább három nappal előtt értesíteni kell a megrendelőt. A terméket csomagolva, mérlegelve kell átadni. Teljesítésének helye a megrendelő telephelye.

#### **Bérleti szerződés**

**Ptk. 423. §** Bérleti szerződés alapján a bérbeadó köteles a dolgot időlegesen a bérlő használatába adni, a bérlő pedig bért fizetni.

A szerződés alanyai: a *bérbeadó*, aki köteles a dolgot használatra átadni és a bérlő, aki köteles a bérleti díjat megfizetni és a dolgot rendeltetésszerűen használni.

Személyek szállítása a vállalkozás szabályai szerint vállalható.

#### **Szállítmányozási szerződés**

**Ptk. 513. § (1)** Szállítmányozási szerződés alapján a szállítmányozó köteles valamely küldemény továbbításához szükséges fuvarozási és egyéb szerződéseket a saját nevében és megbízója számlájára megkötni, valamint a küldemény továbbításával kapcsolatos egyéb teendőket elvégezni, a megbízó pedig köteles az ezért járó díjat megfizetni.

A szerződés alanyai a megbízó és a szállítmányozó. A *szállítmányozó* köteles különféle szerződések megkötésére (pl. letéti, vállalkozási, megbízási stb.) azért, hogy a szerződést teljesíteni tudja. A megbízó a mindezért járó díjakat köteles megfizetni. Ebben az esetben a megbízó és a megkötött szerződések alanyai között nem jön létre jogi kapcsolat, csak a szállítmányozó és a megbízó között.

#### **Bizományi szerződés**

**Ptk. 507. §** Bizományi szerződés alapján a bizományos díjazás ellenében köteles a megbízó javára a saját nevében adásvételi szerződést kötni.

A bizományi szerződés a megbízásból fejlődött ki. A bizomány lehetővé teszi, hogy a hozzá nem értő a hozzáértő (bizományos) útján bonyolítsa le üzleti ügyeit. A megbízó rábízza ügyeit a bizományosra,

aki kellő gondossággal és eredménnyel köteles azt ellátni. A bizomány tehát eredményköteles. Díj csak eredmény esetén jár.

## 3.3. Helytállási típusú szerződések

A magyar polgári jogban a **biztosítási szerződések** tartoznak ebbe a körbe.

**Ptk. 536. § (1)** Biztosítási szerződés alapján a biztosító meghatározott jövőbeni esemény (biztosítási esemény) bekövetkeztétől függően bizonyos összegnek megfizetésére vagy más szolgáltatás teljesítésére, a biztosított, illetőleg a másik szerződő fél pedig díj fizetésére kötelezi magát.

A biztosítási szerződés alanyai: a *biztosító*, a szerződő fél, a *biztosított*, illetve a *kedvezményezett*. A három szerep eshet egybe, de el is különülhet egymástól attól függően, hogy mi a szerződés tartalma. A szerződés tárgya: kárveszély átvállalása ellenében, azaz „biztonságvásárlás”.

A biztosítási szerződés fajtái:

- vagyonbiztosítás,
- élet- ill. balesetbiztosítás,
- felelősségbiztosítás.

## 3.4. INCOTERMS

A nemzetközi szállítmányozási és áru fuvarozási szerződések zömének háttérében külkereskedelmi magánjogi szerződés áll. A kereskedők az adásvételi szerződésben vállalt egyes kötelezettségek teljesítését – így többek között a fuvarozási szerződések megkötését – rendszerint szakértőre bízzák. Azt, hogy a megbízás milyen konkrét teendőket jelöl ki a szállítmányozó számára, gyakorlatilag nem írják külön elő, hanem a „paritás” megadásával utalnak rá. Ebből eredően a szállítmányozó számára alapkövetelmény, hogy pontosan tudja: az adott paritásból adódóan milyen feladatokat kell megbízója helyett ellátnia, illetve milyen kiegészítő szolgáltatásokat kínálhat számára.

Ez az ismertető nem nyújthat olyan mélységű betekintést a klauzulák tartalmába, mint amelyekre használóiknak szükségük van. Ezért az

olvasó polcáról nem hiányozhat az Incoterms - legalább\* - az aktuális kiadványa sem.

Az árutovábbítási folyamatok háttere: a külkereskedelmi szerződés

A nemzetközi szállítmányozási és fuvarozási szerződések létrejöttét és tartalmát az eladó és vevő által valamely áru szállítására kötött külkereskedelmi szerződés szállítási feltételei határozzák meg.

A szállítás\*\* kereskedelem jogi értelemben olyan adásvétel, amelynek tárgya a szerződés megkötésekor még nem áll rendelkezésre. A szállító az áru eladója (átadója), a szállítás pedig az áru – egy a szerződésben meghatározott későbbi időpontban történő – átadását jelenti.

A köznyelvben a közlekedési szolgáltatásokat is szállításnak nevezik. Mivel nem mindegy, hogy egy fuvarozás közben bekövetkező esetleges kárért a szállító vagy a fuvarozó tartozik-e felelősséggel, fontos különbséget tennünk a két fogalom között. (Kivételt képeznek az olyan esetek, amikor egy eladó saját eszközzel továbbítja áruját, ekkor ugyanis a „szállító” és a „fuvarozó” személye és felelőssége egybeesik.)

A szállítási szerződés tartalmában a felek szabadon állapodhatnak meg. Az ügylet sikere érdekében a feltételeket teljes körűen és pontosan meg kell határozniuk. A fizikai áruk szállítására kötött külkereskedelmi szerződésekben tehát az alábbi egyedi kérdéseket részletezik:

- az adásvétel tárgya (az áru megnevezése), annak
- minősége,
- mennyisége,
- csomagolása,
- jelölése,
- a szállítás (átadás) határideje, helye, esetleg módja,
- az eladó teljesítését igazoló és a vevő számára szükséges egyéb okmányok,
- a fizetés pénzneme, módja és határideje, és
- az áru ára (amely mindezen feltételekkel összefügg).

Ki kell térni a szerződésekben olyan általános feltételekre is, mint a

- tulajdonjog átszállás,

---

\* A nagyobb múltú kereskedelmi kapcsolatokban ma is használt FOR/FOT és FOA klauzulák miatt az 1980. évi kiadvány is hasznos lehet.

\*\* „Szállítási szerződés alapján a szállító köteles a szerződésben meghatározott dolgot a kikötött későbbi időpontban vagy időszakban a megrendelőnek átadni, a megrendelő pedig köteles a dolgot átvenni, és az árát megfizetni” [Polgári Törvénykönyv XXXIV. fejezet 379. §. (1)].

- jótállás, szavatosság,
- esetleges szerződésszegés következményei,
- a teljesítés alól mentesítő körülmények (vis maior esetek),
- az egyezséggel nem rendezhető viták esetén illetékes bíróság,
- az alkalmazandó jog stb.

E kérdések tisztázásának elmulasztása – utólagos nézeteltérések esetén – komoly veszteség forrása lehet. Ugyanakkor az is tény, hogy egy minden feltételt aprólékosan szabályozó megállapodás előkészítése és létrehozása hosszú időt igényel. Ezért a külkereskedelmi kapcsolatok kezdeteitől fogva arra törekedtek a kereskedők, hogy szerződéseiket egyszerűbbé tegyék. Jellemzővé vált az általános feltételek üzletszabályzatba foglalása és annak elfogadtatása a kereskedőpartnerrel. Az egyes egyedi feltételek meghatározásának egyszerűsítése érdekében pedig szokásokra hivatkoztak, s különféle egyéb rövidítéseket alkalmaztak.

#### **Szokások, szokványok a nemzetközi kereskedelemben**

A Magyar Értelmező szótár szerint a szokás a gyakorlat során kialakult és valamely közösségben általánosan követett cselekvési módot, „íratlan szabály”-t jelent. Ha a szerződő felek valamelyik kötelezettségük megszövegezése helyett szokásra hivatkoznak, akkor az már „írott szabállyá”, az adott szerződés kötelező érvényű feltételévé válik.

A „szokásos” kondíciók alkalmazása a szerződésekben először az egyes konkrét áruféleségek (pl. fa, gabona stb.) forgalmazására, illetve azonos jellegű szolgáltatások nyújtására szakosodott kereskedelmi ágakon belül vált gyakorlattá. Az adott szakmán belüli szokások – a tisztázandó kérdések azonossága miatt – a szerződések tartalmát akár átfogóan is szabályozhatták. Azok a normák, amelyek más kereskedelmi szakágakban is jelentőséggel bíró feltételekre vonatkoztak, fokozatosan áttértek azokra a szakmákra is, mégpedig – a világkereskedelem fejlődésével – egyre tágabb földrajzi területen. Az országok, népek kultúrájának, gondolkodásmódjának különbözősége, illetve a kereskedelmi gyakorlat sokfélesége ilyen széles körben már felvetette a szokások és a szerződésekbe kerülő más rövidítések eltérő értelmezésének problémáját. A bíróságoknak (köztük a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara választott bíróságainak) mind több olyan jogvitában kellett állást foglalniuk, amelyekhez a szokások nem egységes értelmezése vezetett.

Az ilyen okok miatt keletkező vitás esetek csökkentésének szándéka vezérelte a Nemzetközi Kereskedelmi Kamarát, hogy – alapos felmérés

után – összegyűjtse a nemzetközi kereskedelmi szerződések teljesítésével kapcsolatos szokásokat, s azokhoz magyarázatokat fűzzön a kifejezések egységes értelmezése érdekében. Így született meg 1936-ban az első gyűjtemény, amely a „Kereskedelmi kifejezések magyarázatára vonatkozó nemzetközi szokványok – International Commercial Terms” címet kapta. (Ebből alkotott mozaikszó az InCoTerms.)

A szokvány, írásba foglalt szokást jelent. Érvényét tekintve különbséget kell tennünk az általános (egy szakma különböző ágazataiban alkalmazható) és a szakágon belüli szokványok között.

Az általános szokvány nem jogszabály, alkalmazását sem hatóság, sem szakmai szervezet nem írhatja elő. A szerződő feleket azonban kötelezi, ha közös akarat alapján szerződésükbe foglalják.

Tipikusan általános szabályozás a fizikai áruk külkereskedelmi adásvételére vonatkozóan az InCoTerms szokvány, hiszen csak a szerződés néhány jellemző feltételére – az eladó és vevő áruejuttatással kapcsolatos kötelezettségeire- vonatkozik.

A szűkebb szakmák szokványai – ezzel szemben – az adott szakágon belül átfogó szabályozást jelentenek, és csak akkor nem érvényesülnek kötelezően, ha az érintettek a szerződésükben kifejezetten eltérő feltételeket rögzítettek. (Ilyen szokványok, pl. az árutovábbítással összefüggésben a tengeri fuvarozók, kikötők – helyenként eltérő tartalmú – szokványai, vagy a nemzetközi fizetések területén az ICC\* által közzétett Uniform Rules of Collections «A beszedésre vonatkozó egységes szabályok» és a Uniform Customs and Practice for Documentary Credits «Az okmányos meghitelezésre vonatkozó egységes szabályok és szokványok».)

Ebből adódóan a szakmai szokványok magasabb rendűek az általános szokványoknál, ezt az InCoTerms előszava is hangsúlyozza.

### **A külkereskedelmi szerződés szállítási feltételei – a paritás**

A külkereskedelmi szerződésben mindig szükséges annak egyértelmű rögzítése, hogy hol bocsátja az eladó az árut a vevő rendelkezésére, továbbá az, hogy az eladási ár milyen szolgáltatások költségelemeit foglalja magában. Ezeket a kérdéseket már az ajánlatban tisztázni kell, mert – az áru eljuttatása során felmerülő költségek sokfélesége és esetenként nagy aránya miatt – a vevő különben nem ítélné meg, hogy az ár kedvező-e számára, vagy sem.

---

\* Nemzetközi Kereskedelmi Kamara

Az ár kockázat- és költségmegosztásra vonatkozó záradéka – németből átvett szóhasználat – a paritás. Angol szövegekben a „terms of delivery” kifejezést használják, sőt, ma már a német nyelvű szerződésekben is inkább „Lieferbedingungen” szerepel, ami magyarra szállítási (átadási) feltételeknek fordítható. Ez a megfogalmazás jobban kifejezi a lényegét, azonban félreértésekre adhat okot (ld. szállítás köznyelvi értelmezése), ezért szerencsésebbnek tűnik a paritás vagy fuvarparitás kifejezés elfogadása.

Az eredetét tekintve latin szó általános jelentése: egyenlőség, két érték megegyezése. Paritás ilyen értelemben az áru hasznossága és az érte fizetett ellenérték között áll fenn, ha az árban minden olyan szolgáltatás költsége kifejeződik, amivel az eladó az áru értékének növeléséhez hozzájárul. Ezek a szolgáltatások (előállításán vagy beszerzésén túl) az áru csomagolására, jelölésére, fuvarozására, rakodásokra, információk továbbítására, hatósági kezelésekre, okmányok beszerzésére, kockázat-kezelésre és egyéb olyan feladatokra terjedhetnek ki, amelyek az áru, vevőig történő biztonságos eljuttatásának előfeltételei.

Azt, hogy az eladó ezekből a feladatokból melyeket vállalta magára a szerződéses ár mögött álló záradék fejezi ki.

A kereskedelmi gyakorlat során alakultak ki azok a – szokásokon alapuló – záradékok, amelyek a felek közötti költségmegosztás adott változatát rövidített formában fejezik ki, s járulnak hozzá a szerződéskötések egyszerűsítéséhez. Az InCoTerms ezek változatait írja le és magyarázza.

#### **A paritás és az InCoTerms kapcsolata**

Ha egy eladó és vevő közötti üzleti viszony hosszabb múltra tekint vissza, ha a szerződéseikben a paritás jelölésére alkalmazott rövidítés tartalmát saját gyakorlatuk alakította ki, s minden részletkérdésben kölcsönösen egyetértenek, akkor közös tranzakcióikhoz nincs szükségük az InCoTerms-re.

Új üzleti partnerekkel kötött szerződések szállítási feltételeiben azonban kockázatos a „szokásos” értelmezésre hivatkozni, egyértelműbb, ha a felek az InCoTerms klauzulái közül választanak.

A szokványgyűjtemény több változatot kínál az adásvételi szerződések paritásának meghatározásához. Valamennyinél részletesen felsorolja az eladó és vevő kötelezettségeit (ezek a költségviselésre, a kárveszély átszállására és az áruejuttatással kapcsolatos egyéb teendőkre vonatkoznak), az előszóban (preambulum) pedig egyes kifejezések értelmezésére hívja fel a figyelmet.

A szabályokat a technikai és technológiai fejlődés követelményeihez, valamint a gyakorlat változásaihoz igazodva az első kiadás óta rendre korszerűsíti az ICC illetékes bizottsága. A legfrissebb változat az InCoTerms 2000.

A szokványok felülvizsgálata, egy-egy újabb kiadvány megjelenése azonban (az általános szokvány lényegéből következően) nem annulálja korábbiakat. A szerződéses szabadság azt jelenti, hogy a felek olyan feltételben állapodnak meg, amilyenre a közös akarat irányul. Elvben akár egy korábbi InCoTerms formuláiból is választhatnának, ha az, számukra jobban megfelel (pl. az InCoTerms '76 vagy '80 FOR/FOT és FOA klauzulája, amit a későbbi kiadványokba nem vettek át). Ilyen esetben azonban az egységes értelmezés előfeltétele, hogy a klauzula mellett a kiadvány évét is rögzítsék az adásvételi szerződésben.



## 4. SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI FÖLDRAJZ

A szállít-  
mányozási  
földrajz  
tényezői

A szállítványozói szolgáltatás legfontosabb eredménye az áruk célszerű továbbítása, földrajzilag meghatározott pontok között. A szállítványozási földrajz azonban, az elfuvarozásra váró áru felrakóhelyén, rendeltetési helyén, a közlekedés földrajzilag ésszerű útvonal kijelölésén túl, olyan tényezőkkel is dolgozik, amelyek a földrajzi fogalmak körén kívül esnek.

### Ilyenek például:

- a tengeri kikötőből, meghatározott irányban, adott idő alatt lehetséges elhajózások száma;
- alternatív kombinált fuvarozási lehetőségek;
- ipari parkok, vagy logisztikai központok igénybevételének lehetősége;
- az útirányba eső határátkelő helyek, kikötők átbocsátó képessége;
- speciális szállítmányok, pl. élő állatok vasúti fuvarozási útvonalának kijelölésénél figyelembe kell venni, hogy a lehetséges vasúti átmenetek közül melyek vannak megnyitva az ilyen áruk forgalmára stb.

A közlekedési, közlekedés-földrajzi feltételek gyors változása Európában a szállítványozó naprakész felkészültségét igényli. Új vasúti szolgáltatások, vagy autópálya szakaszok belépése új optimális elérési lehetőségeket biztosít. A közúti szállítványozás számára hasznos segédeszközök a többféle szempontra kidolgozott számítógépes útvonal optimalizálási programok. A geográfiai, közlekedés-földrajzi és speciális szállítványozás-földrajzi szempontok együttes mérlegelése teszi lehetővé, hogy a szállítványozó a megbízó szempontjából **optimális árutovábbítási útvonalat** jelölje ki és valósítsa meg. Ezek az útvonalak gyakran nem esnek egybe a közlekedés-földrajzi szempontból kézenfekvő megoldásokkal. Erre szemléletes példa, hogy pl. a tengerentúli rendeltetésű magyar exportáruk elhajózási kikötőjeként csak ritkán választják a legrövidebb szárazföldi utat biztosító, a világtáj szerint útba eső európai kikötőt.

Az 1991-ben átadott 171 km hosszú **Duna-Majna**-csatornával teljessé vált a Duna-Majra-Rajna európai transzkontinentális vízi út. A

hatalmas befektetéssel megvalósított történelmi szándék, a kontinenst átszelő hajóútvonal jelentősége nem csak az Európán belüli tömegáru szempontjából óriási, de – mivel az egyik végpontja Rotterdam – a tengerentúli előfuvarozását is megkönnyíti. Az Északnyugat–Délkelet irányú, 3434 km összes hosszúságú vízi út kihasználása az első időben a forgalmas Rajna konkurencia harcában edződött társaságoknak sikerült jobban. A dunán honos társaságoknak meg kell szerezni a Raján való hajózási jogokat, és be kell szerezni a Duna-Majna-csatornán való átekelésre alkalmas modern járműveket. Mindez nem változtat azon, hogy – a transzeurópai közlekedési folyosók egyikeként a Duna-Majna-Rajna vízi út a jövő évezred elején alapján változtatja meg a szállítmányozási és közlekedési földrajzi lehetőségeket. Aligha túlozhatjuk el a jelentőségét, ha a majdani EU-tag Magyarország tömegáruinak olcsó, környezetkímélő piacra juttatására gondolunk.

## 4.1. Közlekedési útvonalak

Hazánk – Kelet-Közép-Európa néhány más országához hasonlóan – tengeri kikötő nélküli, kontinentális földrajzi helyzetű ország. A világ kereskedelméhez való kapcsolódásunk árumozgásai a sajátos, bizonyos mértékig hátrányos, földrajzi adottságokhoz történelmileg igazodtak. (A második világháború után, kis teherbírású tengeri hajókkal szorgalmazott Duna-tengeri hajózás a hátrányos adottságokból való kitörés kísérlete volt. Az akkor biztatónak tekintett próbálkozást a dunai vízi út nehézségei, illetve a szárazföldi eljutás időközbeni rövidülése, és a fuvarozó kapacitások fejlődése időszerűtlenné tették.)

A **szomszédos országokba** irányuló **kereskedelem**, illetve a termelési kooperáció árumozgás a közös határszakaszok közúti, vasúti átkelőhelyein keresztül történik. A távolabbi országokba irányuló export, illetve az érkező import a következő fő irányokra tagolódik (vasúti, közúti):

1. Nyugat-Európa, Skandinávia, Északi-tenger melléki kikötők irány
2. Dél-Nyugat-Európa irány
3. Adria irány
4. Balkán és Közel-Kelet irány
5. FÁK országai irány
6. Keleti- és Balti-tengerek kikötői, Finnország irány

A fuvarozási irányok elhatározása nem merev. Az egyes útvonalak, vagy a határátmenetek zavarai esetén az áruforgalom rugalmasan a legközelebbi helyettesítő útvonalra terelődik át.

A magyarexport-import forgalom fő útvonalai egybeesnek az országunk területén áthaladó európai közlekedési folyosókkal. A tranzit utak bővítése, korszerűsítése emiatt közvetlen magyar érdek is.

A hat fő áruforgalmi irányból 3-4 Magyarország számára meghatározóan fontos tengeri kikötőkhöz is vezet. A tengeri kikötők zavartalan szárazföldi megközelítése esetén, a szállítmányozók a hajózási útvonal és a tengeri kikötő kiválasztását sorolják előre, s ehhez rendelik a legmegfelelőbb szárazföldi megközelítést.

A magyar export és import áruk továbbítása idegen országok területén, illetve a nemzetközi vizeken keresztül, az érvényes több oldalú nemzetközi szerződések, továbbá bilaterális államközi megállapodások és kereskedelmi szerződések egész sora alapján lehetséges. **A tengeri kikötővel nem rendelkező,** bizonyos relációkban (pl. Kelet-Közép-Európa–Nyugat-Európa) különösen érdekelt országok áru fuvarozói és szállítmányozói, így a magyarok is, a kedvezőbb közlekedés-földrajzi helyzetű országok cégeivel szemben **versenyhátrányt szenvednek.** A piaci hátrányaikat az érintett cégek aktív piaci munkával, díjpolitikával, alternatív útvonalak (pl. Ro-La, vagy konténeres irányvonat: „block train”) igénybevételeivel igyekeznek ellensúlyozni.

A magyar kereskedelmi kapcsolatok elmúlt évtizedben végbement átrendeződése jelentős mértékben megváltoztatta az egyes közlekedés-földrajzi irányok (relációk) súlyát, intenzitását is. A KGST időszakában a külkereskedelmi áruforgalmunknak több mint kétharmada a tagországokba irányult. ez kiemelt szerepet adott a Záhonyon, Rajkán, Biharkeresztesen keresztüli forgalomnak. A szabadon átváltható valutákkal való takarékoság szempontjai is befolyásolták az áruk útvonalát. Az úgynevezett „fuvardeviza kímélés” érdekében például – az út földrajzi hosszúsága és az eljutási idő háttérbe szorult –, a hamburgi kikötő felé irányuló áruforgalomban a Csehszlovákián és NDK-n keresztüli tranzit útvonalat kellett előnyben részesíteni. Hasonlóképpen befolyásolták a forgalom irány szerinti összetételét a KGST tagországok megállapodásai a tengeri kikötők (Északi-, Keleti-tenger) és hajózási útvonalak igénybevételeiről.

A KGST megszűnésével ezek a szempontok javarészt elvesztették a jelentőségüket. Az egyes fő irányok áruforgalma valóban csak a külkereskedelmi aktivitás relációitól, illetve az eljutási időtől és költségektől függ. A végbement változások – legalábbis magyar szempontból – csökkentették a Záhony-csapi határátmenet igénybe vételét, a lengyel kikötők használatát a magyar export-import forgalomban,

Közlekedés-  
földrajzi  
irányok  
változásai

ugyanakkor – más és más okokból – nőtt Rotterdam, Konstancia és Koper mint „magyar tengeri kapuk” szerepe.

A Záhony-Csap határátmenettel külön is szükséges foglalkozni. Korábban, amikor Záhony-Eperjecske-Tuzsér vasúti átrakó bázisok „Európa legnagyobb szárazföldi kikötője” címre aspiráltak a magyar, illetve szovjet áruk tömege mellett, óriási tranzitforgalom is érintette ezt az átrakó körzetet. Az eltelt időben nem csak a magyar export-import forgalom visszaesése, de Szlovákia konkurens vasúti tranzitforgalmának erősödése is mérsékelte Záhony igénybevételét. A szakértők véleménye szerint a Nyugat-Európa–FÁK országai közötti tömegáru forgalom megszerzését az északi szomszéd komoly fejlesztésekkel segítette elő. Záhony korszerűsítése és lehetőségeinek kiaknázása fontos nemzetgazdasági érdek. Régi pozíciójának visszaszerzése összefügg majd a szlovák-ukrán-magyar gazdasági övezet, a záhonyi logisztikai központ, és – nem utolsósorban – a transzeurópai folyosók kiépülésével.

Az egyes fő áru fuvarozási irányok áttekintése

Áru fuvarozási irányok

### 1. Nyugat-Európa, Skandinávia, Északi-tengeri kikötők irány (Rajka, Hegyeshalom, Sopron)

A magyar export-import áru forgalom szempontjából stratégiai fontosságú. Az EU-hoz integráló magyar nemzetgazdaság számára a német, angol, benelux, skandináv piacok elérése kulcskérdés. A relációban a szállítmányozók és fuvarozók versenye erős, de a magyar áruk forgalma nem ütközik hátrányos megkülönböztetésbe. A London-Sopron vasúti szabad pálya megnyitásával kapcsolatos angol (EU) szándék pozitív jel. Az Alpok helyzete és Nyugat–Kelet irányú fekvése döntő szerepet játszik abban, hogy Németország, ezen belül is Bajorország, a Nyugat-Európa irányú magyar vasúti, közúti, vízi áru forgalom fordító korongja. Az Ausztrián, illetve Szlovákián és Csehországon át vezető első tranzit szakasz után

- Németország középső és északi része, Dánia, Svédország, illetve Hamburg és Bréma kikötők felé;
- Németország középső része, a Benelux országok, Anglia, Írország, illetve Rotterdam, Antwerpen kikötők felé;
- Svájc, Franciaország, Spanyolország, Portugália felé ágaznak el a legfontosabb szárazföldi útvonalak.

A Nyugat-Európa irány nehéz szakaszának számít a szomszédos Ausztrián, Szlovákián, Csehországon át vezető tranzit út. A felsorolt országokban vagy a szigorú környezetvédelmi intézkedések, vagy egyes útvonalak és határpontok alacsony átbocsátó képessége miatt – különösen a kamionforgalom – tartós korlátozó tényezőkkel kell szembenézni.

A tranzitproblémák feloldása a (közúti-vasúti, közúti-vízi) kombinált forgalom továbbfejlesztésétől, illetve a tranzitkorridorok kiépítésétől várható.

## **2. Délnyugat–Európa irány**

(Rábfüzes, Szentgotthárd, Rédics, Letenye, Murakeresztúr)

A Graz, Udine érintésével, illetve Trieszten át bonyolódó áruforgalom főként Olaszország és a Földközi-tenger melléki Dél-Franciaország felé irányul. Az export-import forgalmunk volumene szempontjából nem tartozik a legfontosabbak közé. Az ebben az irányban található tengeri kikötők (Genova, Marseille) magyar forgalma sem magas.

## **3. Adria irány**

(Rédics, Letenye, Murakeresztúr, Gyékényes)

A szomszédos Horvátország és Szlovénia, illetve Északkelet–Olaszország (Friuli tartomány) együttes loco forgalma sem teszi ki az adriai kikötőkön (Trieszt, Fiume, Koper, Ploče) át lebonyolódó árumozgás volumenét. A történelmi hagyományok és a viszonylagos földrajzi közelség e kikötők nagyobb magyar forgalmát indokolnák. A kikötőkhöz vezető szárazföldi közlekedési kapacitások korlátozott teljesítőképessége, illetve a kikötők szolgáltatási kínálata és hajóforgalma, viszont ma még nem teszi lehetővé az intenzívebb áruforgalmat.

## **4. Balkán és Közel-Kelet irány**

(Röszke, Nagylak, Lökösháza, Gyula, Biharkeresztes)

A jugoszláv utódállamokba, illetve a rajtuk keresztül Görögország, Törökország és a Közel-Kelet felé bonyolódó áruforgalom változó. A háború és más okok miatt bekövetkező tranzitproblémák esetén, a román vasutak és közutak Délkelet–Európa, illetve Közel-Kelet felé segítő tranzitútvonalként funkcionálnak.

Izmail, Burgasz, Thessaloniki tengeri kikötők szerepe magyar szempontból eseti jelentőségű. Konstanca ebben fő irányban növekvő jelentőségű tengeri kikötő. A Duna-Fekete-tengeri csatorna megépülése 1984-ben mintegy 400 km-rel rövidítette meg a vízi utat Konstancáig. Számolhatunk a tengeri kikötő növekvő szerepével a magyar export-import forgalomban.

## **5. FÁK országai irány** (Záhony, Hidasnémeti)

A FÁK országai közül Oroszország, Ukrajna és Kazahsztán hazánk fontos kereskedelmi partnerei. A FÁK országai irányú áruforgalomról, ezenkívül több okból is említést kell tenni:

- Ez a reláció nemcsak a FÁK országaival kapcsolatos, hanem Kína, Korea, Mongólia, Irán, Finnország felé irányuló áruforgalmunkat is érinti.
- A forgalom legnagyobb része ma is vasúton bonyolódik le.
- Az ide irányuló forgalomban Ukrajna, mint Magyarországgal szomszédos ország, meghatározó szerepet betöltő tranzitterület.

Az Ukrajnába irányuló (loco), illetve az Ukrajnán keresztül tranzitáló vasúti áruforgalom nem zavartalan. A határkezelés a záhonyi határátmenetnél hosszadalmas, és az exportárak további útja is lassú és költséges. A szállítmányozók kötelezettségeit megszabó hatósági előírások a nemzetközi szokásokhoz képest bonyolultak és gyakran változnak. A reláció problémáinak rendezése, az érintett országok közlekedési kormányzatainak közreműködésével, érdekegyeztetés alapján valósulhat meg.

## **6. Keleti- és Balti-tengerek kikötői, Finnország irány** (Parassapuszta, Somosköőjfalu, Bánréve)

Lengyelország, Finnország, illetve a balti köztársaságok felé tartó vasutak és közutak, mindmáig hazánk kevésbé korszerű nemzetközi kapcsolódásai. Ez részben a Kárpátokkal mint közlekedés-földrajzi akadállyal magyarázható, részben azzal, hogy a Magyarországtól Északra vezető szárazföldi utak nem tartoznak Európa főbb közlekedési tranzit folyosói közé. A magyar szempontból mégis az egyik fő iránynak tekintett reláció fontos pontja Krakkó, ahonnan a vasúti és közúti pályák Északnyugat, Észak és Északkelet irányokban ágaznak el. Fontos megemlíteni, hogy a Breszt-Minszk-Moszkva közúti irány a magyar-országi áruforgalomnak is az egyik leggyakoribb pályája. A Breszt-Vilnius-Riga-Tallin út nem csak a Baltikum köztársaságait veszi sorba, de Finnország felé is a legrövidebb, majdnem végig szárazföldi megközelítés. A fuvarozási irány magyar export-import árumozgás miatti jelentőségét aláhúzzák a Szczecin, Gdynia, Gdansk Keleti-tengeri lengyel kikötők, amelyek a magyar tömegárak egy része miatt, illetve az egyik legrövidebb svéd kompátkelési lehetőség (Swinoujście-Ystad) miatt érdemelnek említést.

## 4.2. Magyarország tengeri kapui

Az áruforgalmi fő irányok áttekintésénél többségükben megemlítésre kerültek azok a **tengeri kikötők**, amelyeket a magyar szállítmányozók a tengerentúli (Európán belüli, illetve interkontinentális) hajóforgalomnál igénybe vesznek.

Szemléletes példa a szárazföldi távolságban mutatkozó jelentős különbségekre:

|                    |       |         |
|--------------------|-------|---------|
| Budapest–Rotterdam | közút | 1439 km |
| Hamburg            | közút | 1112 km |
| Koper              | közút | 567 km  |
| Rijeka             | közút | 540 km  |

A kikötők – különös figyelmet fordítanak a tenger nélküli országok kereskedelmére – a forgalom magukhoz vonzása érdekében erős versenyben állnak egymással. A legnagyobb európai kikötők Budapesten képviselmet tartanak fenn.

A világ 10 legnagyobb konténer kikötőjéből 3 (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen) a magyar forgalom szempontjából is fontos. Európa 5 vezető konténeres kikötőjéből 4 hazánk tengeri kapujának számít.

Néhány európai tengeri kikötő éves áruforgalma az elmúlt években:

Évi összes berakott és kirakott áru  
(millió tonna)

| <b>Tengeri kikötők</b> | <b>1997</b> | <b>1998</b> |
|------------------------|-------------|-------------|
| Rotterdam              | 298         | 310         |
| Hamburg                | 77          | 76          |
| Bréma                  | 34          | 35          |
| Koper                  | 7           | 9           |

A magyar áruk 0,5-5 millió tonnás évi nagyságrendje egy-egy kikötőnél nem meghatározó súlyú. Mégis fontos partnernek tekintik a magyar szállítmányozókat.

Európa nyugati és északi részének tengeri kikötői dominálnak a nagy távolságú forgalomban. Jellemző példa Hamburg konténeres forgalmában meghatározó első 7 ország listája: 1. Singapore, 2. Hong-Kong, 3. Japán, 4. Finnország, 5. Svédország, 6. Tajvan, 7. Dél-Korea.

A **távoli kontinensekre** irányuló magyar külkereskedelmi áruforgalom, a vezető európai kikötőkön keresztül, a következő **fő szállítmányozási irányokban** áramlik:

1. Észak-Afrika, a Földközi-tenger térsége (benne a Levante néven emlegetett Kelet-Földközi-tengeri földrajzi – kereskedelmi ország – csoport).
2. Vörös-tenger, Ádeni-öböl, Perzsa-(Arab) öböl térsége
3. Afrika keleti partja
4. Afrika nyugati partja
5. Pakisztán, India, Maláj-félsziget, Indonézia
6. Távol-Kelet (Kína, Tajvan, Japán, Korea, Fülöp-szigetek)
7. Malaysia, Új-Guinea, csendes-óciáni szigetek
8. Ausztrália, Új-Zéland
9. Észak-Amerika keleti partja
10. Közép-Amerika és a nyugat-indiai szigetek
11. Dél-Amerika keleti partja
12. Észak-Amerika és Dél-Amerika nyugati partjai

### 4.3. A transzeurópai közlekedési hálózat

A  
közlekedési  
hálózat  
kérdése

Az európai közlekedési hálózatok kérdését első ízben az Európai Közösség 1989-es Strassbourgi Csúcsértekezletén vitatták meg. Az 1991 decemberében aláírt Maastrichti Szerződésben külön figyelmet szenteltek a transzeurópai hálózat (a közlekedés mellett, távközlés és energia is) kérdésnek. Az egységes piac rendszerének működéséhez elhatározták a nemzeti közlekedési hálózatok összekötését. Mindez a közös közlekedéspolitika szerves részét képezte.

A hálózat  
kiépítésének  
terve

Az 1991-ben Prágában, majd 1994-ben Krétán megrendezett páneurópai közlekedési értekezlet horizontja már túlnyúlt az Európai Unió határain. A közlekedési hálózat kiépítésének terve kiterjedt az EU-n kívüli, úgynevezett harmadik országokkal való kapcsolódásra. Az EU különösen nagy figyelmet fordít a tagállamait harmadik országon keresztül összekötő útvonalak fejlesztésére. (Magyarország szempontjából Görögország tranzitforgalmának lehet ilyen szerepe.)

A transzeurópai közlekedési hálózat terve részletesen szól az egyes hagyományos közlekedési ágak fejlesztéséről, de olyan új közlekedési formákról is, mint a 10 000 km hosszú 250 km/óra sebességre alkalmas, és 13 000 km hosszú 200 km/óra sebességre korszerűsített nagysebességű vasúthálózat.

A transzeurópai közlekedési hálózat:

1. Helsinki–Tallin–Kaunas–Varsó–Riga–Kalinyngrád–Gdansk
2. Berlin–Varsó–Minszk–Moszkva
3. Berlin–Drezda–Wroclaw–Lvov–Kijek
4.  
Berlin–Nürnberg–Prága–Budapest–Arad–Konstanca–Szaloniki–Iisztambul
5. Velence–Trieszt–Koper–Ljubljana–Budapest–Ungvár–Lvov
6. Gdansk–Varsó–Zsilina
7. Duna
8. Durres–Tirana–Skopje–Szófia–Várna
9. Helsinki–Szentpétervár–Moszkva–Pskov–Vityebsk–Kijev–Bukarest–Dimitrovgrad
10. Salzburg–Villach–Ljubljana–Passau–Linz–Graz–Zágráb–Vrpolje–Belgrád–Nis–Skopje–Szaloniki

Ausztria EU tagságától kezdődően Magyarország határossá vált az Európai Unióval. A transzeurópai közlekedési folyosók meghatározásánál a leginkább érintett országok egyike Magyarország. A magyar közlekedési integrációra való felkészülés kezdete nagyjából egybeesik az EU közlekedés-fejlesztése intenzív szakaszba lépésével. Az EU a közlekedési regionális együttműködésen keresztül nyújtott Magyarországnak először beruházási támogatást a PHARE segélyprogram keretében, a határátkelők közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése céljára.

A Magyarországon áthaladó transzeurópai közlekedési folyosók (vasúti, közúti, belvízi) közül a 4. számú Északnyugat–Délkelet (Berlin–Iisztambul), az 5. számú Délnyugat–Északkelet (Trieszt–Lvov) irányokban halad át területünkön, míg a 7. számú a Duna folyó.

A fő irányokon kívül, néhány folyosóágot illetően is érintettek vagyunk. (A folyosó nem egyetlen vonalat jelent, vannak elágazásai.) Ilyenek (a korábban 5/a-val jelölt) az újabban 5/b. Fiume–Zágráb–Budapest, illetve az 5/c. Plocse–Szarajevó–Eszék–Budapest. A 10. folyosó (Salzburg–Belgrád–Szaloniki) 10/a. jelű mellékága is érinti országunkat (Budapest–Újvidék–Belgrád).

A tervezett nagy sebességű vasúti pályák magyarországi megállóhelyei: Budapest (öt fő irányból befutó pályák találkozási pontja), Győr, Pécs és Miskolc. A magyar közlekedési infrastruktúra fejlesztése a hagyományos vasúthálózat tekintetében a szlovén-magyar hálózat összekötését, a vasúti vonalak villamosítását, illetve a nagyobb sebességre történő kiépítését jelentik.

A közúthálózatunk fejlesztése: 2. és 6. számú fő közlekedési utak, a 44. számú közút, illetve az M3, és M7, és Kiskunfélegyházaig az M5 autópályák esetében illeszkedik a transzeurópai közlekedési hálózat kiépítéséhez. A határátkelők közül Rajka, Rédics, Nagylak, Gyula, Ártánd, Csengersima, Záhony kiépítése szerepel az EU szempontjából is sürgős feladatok között. A fejlesztések konkrét döntéseit illetően - mind EU szinten, mind a hazai közlekedés-fejlesztés terveiben számos változaton dolgoznak. A 2000-ig terjedő időszak fejlesztéseiről több a kész döntés, a távolabbi jövőbe mutató vonalszakaszok, finanszírozási megoldások stb. ügyében kevesebb a végleges elhatározás.

## 5. KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

### 5.1. A közúti áruszállítás általános jellemzője

A közúti áruszállítás elsősorban a viszonylag rövid távú helyi és körzeti (regionális) forgalomban gazdaságos, számos előnye miatt azonban a távolsági (belföldi és nemzetközi) forgalomban is gyakran alkalmazzák.

*Főbb előnyei:*

- a legsűrűbb vonalhálózattal rendelkezik, a járművek gyakorlatilag mindegyik fuvaroztató telephelyét közvetlenül eléri,
- az áru továbbítása gyorsabb a vasútnál, általában még nagyobb távolságok esetén is,
- megoldott a „háztól-házig” fuvarozás, lehetőség van gyűjtő-ill. terítőfuvarozásra,
- az átrakás elkerülése miatt nincs átrakási veszteség (szóródás, törés),
- az áru folyamatosan a gépkocsivezető felügyelete alatt van, (kevesebb lopási, rongálási lehetőség),
- szinte minden árufajta szállítását lehetővé teszi a szállítójárművek széles választéka,
- nagymértékű alkalmazkodóképesség a fuvaroztatók igényeihez (pl. a járműkiállítás időpontja), illetve azok változásaihoz,
- az áru útja nyomonkövethető a teljes fuvarozás alatt, állandó kapcsolat lehet a feladó, a címzett, a fuvarozó cég és a gépjárművezető között (pl.: műholdas járműkövetés),
- az esetleges kárigények érvényesítése gyorsabb és egyszerűbb, mint pl. a vasútnál,
- rugalmas a szerződés-kötés és a tarifakialakítás.

**Előnyök**

Természetesen hátrányai is vannak. A fuvaroztató szempontjából ezek közül csak a viszonylagos drágasága emelhető ki, tehát költségeit nem minden áru viseli el. Tömegárúk (kő, homok, vasérc, szén stb.) nagyobb távolságra való továbbítására nem gazdaságos. A többi közlekedési alágazathoz képest leginkább élőmunka-igényes és leginkább balesetveszélyes. Azt a tényt is itt kell megemlíteni, hogy - a kedvező áru fuvarozási sajátosságok miatt - szinte megállíthatatlanul növekvő közúti (jelentős részben áru-) forgalom a városi és országutak

bedugulásához, idő- és pénzügyi veszteségekhez vezet. Gondolni kell ebben az összefüggésben a határokon kialakuló túlsúlyfoltokra, a közutak szűk áteresztőképességére és a környezeti ártalmakra.

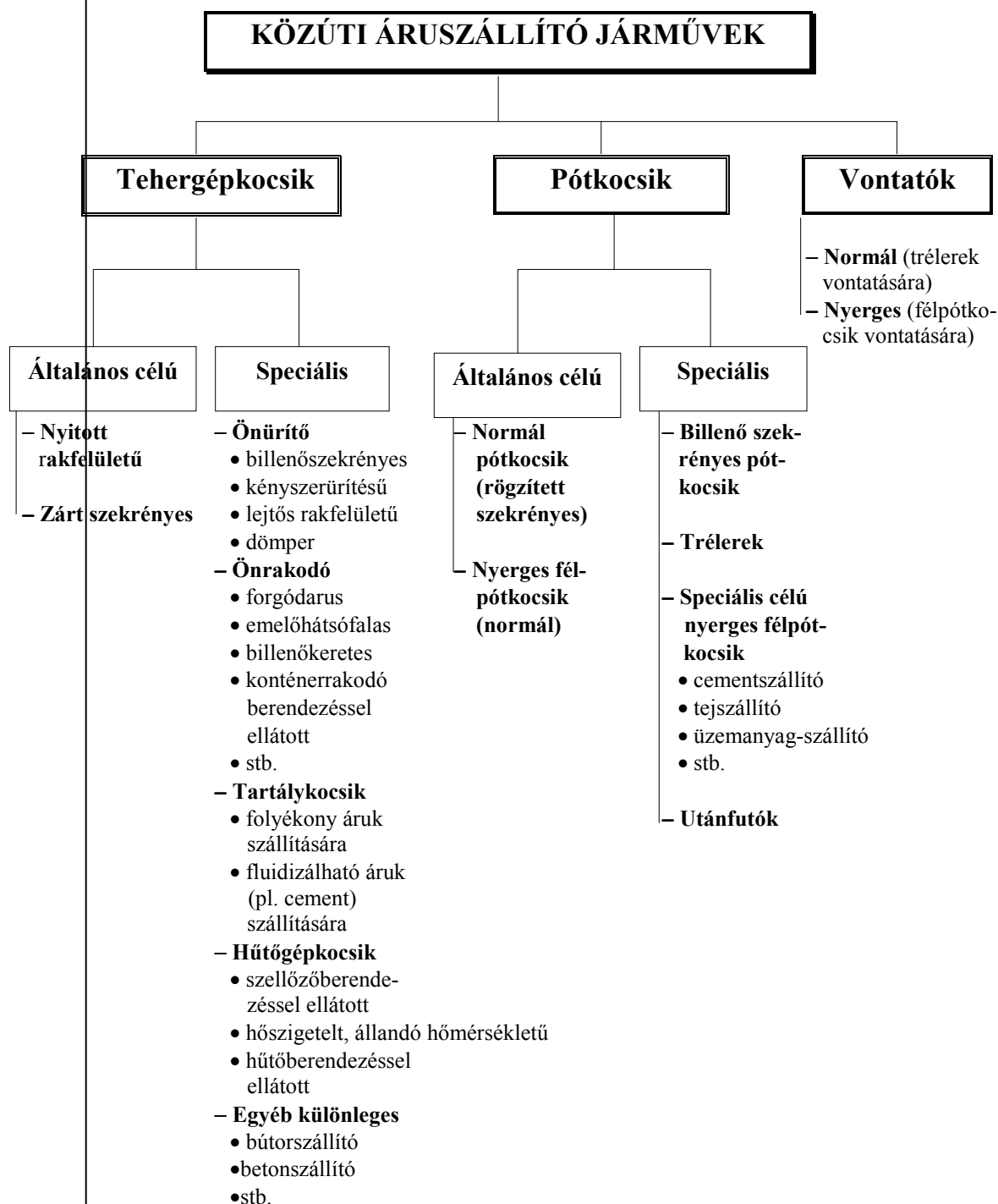
## 5.2. A közúti fuvarozás eszközei

Az alkalmazási terület szempontjából mind a tehergépkocsik, mind a pótkocsik általános célúak (sokféle áru szállítására alkalmasak) és speciálisak (különleges kialakításúak), azaz egy meghatározott árufajta, illetve árucsoport szállítására alkalmasak lehetnek (6. ábra)

Ezek főbb jellemzői a következők:

- állítható szintmagasságú rakfelület;
- a zárt felépítményen oldalt elhelyezett tolóajtó;
- különböző kialakítású felépítményekkel láthatók el;
- bár méreteiket és teherbírásukat tekintve tehergépkocsik, manőverezési tulajdonságaik megegyeznek a nagyobb személygépkocsikéval;
- a városi közlekedés, a környezetvédelem és a vezetés biztonsága szempontjából egyaránt ideális kialakításúak:
  - általában turbófeltöltéses négyhengeres dízelmotorral és kipufogó gáztisztító készülékkel ellátottak;
  - zajszegény működésűek;
  - a vezetőfülke ergonómiai szempontból kedvező kialakítású, a vezető számára jó kilátást biztosít;
  - a biztonságos vezetést többfunkciós display és kézi terminállal integrált fedélzeti számítógép segíti;
  - külső kialakítása elősegíti a passzív védelmet a városi forgalomban.

## A közúti áruszállítás járműveinek főbb csoportjai



Az önürítő közúti szállítójárművek az ömlesztett anyagok lerakásának megkönnyítését, illetve meggyorsítását teszik lehetővé. Az ürítés módja szerint billenőszekrényes (billenthető rakfelületű), vagy ritkábban kényszerürítéses kialakításúak.

A *billenőszekrényes* (billenthető rakfelületű) *gépkocsik* a szekrény billentési iránya szerint hátsó, oldalsó vagy kombinált billentésűek lehetnek. Egyes típusok szekrénye megemelhető, és ezt követően billenthető (emelve billentő gépkocsik).

A *kényszerűritésű gépkocsik* rakfelületének síkjába valamilyen folyamatos működésű szállítógép (rendszerint gumihevederes szállítószalag vagy csuklótagos szállítószalag esetleg szállítócsiga) van beépítve, ami lehetővé teszi az anyagok kihordását a raktérből.

Az önürítő közúti szállítójárművek közé sorolhatók a *dömperek* is; ezek különleges alakú szekrényüket önbillentéssel vagy hidraulikus berendezéssel ürítik. Nagyon jó terepjárók, ezért előnyösen használhatók rossz útviszonyok között (külszíni fejtéseknél, földmunkáknál, építési munkahelyeken stb.).

A *saját rakodóberendezéssel felszerelt önrakodó* (pl. forgódarus, emelőhátsófalas, billenőkeretes) gépkocsik nagyobb méretű és tömegű egyedi áruk, valamint egységrakományok (pl. kis- és közepes konténerek, hulladékgyűjtő konténerek) fel- és lerakását, valamint szállítását teszik lehetővé. Alkalmazásuk elsősorban akkor előnyös, ha a fel- és/vagy leadóhelyen nem áll megfelelő rakodóberendezés rendelkezésre (pl. kereskedelmi kiskonténerek üzletekbe való kiszállítására).

Az *emelőhátsófalas gépkocsik* hátsófalja hidraulikus szerkezet segítségével terepszintre engedhető, majd a ráhelyezett teherrel együtt vízszintes helyzetben a gépkocsi rakfelülete szintjéig emelhető; ezt követően a teher a rakfelületre tolható.

A *billenőkeretes gépkocsik* alvázának hátsó részére a rakfelület felett átbillenthető keret van felszerelve. A hátrabillentett keret lehetővé teszi a teher felfüggesztését, majd visszabillentés után a rakfelületre helyezést.

A *tartálykocsik* folyékony (pl. tej, sör, bor) vagy fluidizálható áruk (pl. liszt, cement) szállítására alkalmas tartállyal vannak felszerelve.

A *romlandó áruk* szállítására alkalmas hűtőgépkocsik szellőző- vagy hűtőberendezéssel ellátottak, illetve hőszigetelt (termosz) kivitelűek lehetnek.

Az egyéb *különleges tehergépkocsik* felépítménye a szállítandó áruk sajátosságaihoz alkalmazkodik. Ide sorolhatók pl. a bútorszállító, a palackozott italszállító, a gázpalack-szállító gépkocsik.

A *tehergépkocsi pótkocsik* általában kéttengelyes kivitelűek, és vonórúddal kapcsolhatók a vontató tehergépkocsihoz. Billenőszekrényes

változataik ömlesztett áruk gravitációs úton történő kirakását teszik lehetővé.

A nyerges vontatókkal vontatható félpótkocsik (nyerges, gólyalábas pótkocsik) felépítménye – a tehergépkocsik felépítményéhez hasonlóan – lehet normál, általános célú, vagy különleges (speciális célú), pl. cementszállító, üzemanyag-szállító. Oldalrakodó berendezéssel ellátott változataik előnyösen alkalmazhatók pl. a 20 láb hosszú nagykonténerek házhöz fuvarozásához.

A trélerek nagy teherbíró képességű, normál vontatókkal vontatható, legtöbbször nagyméretű és süllyesztett rakfelületű ún. mélybölcsős kivitelű speciális pótkocsik, amelyekkel nagy méretű és tömegű terhek (pl. előre gyártott épületelemek, munkagépek, transzformátorok) szállíthatók.

A közúti fuvarozásban alkalmazott járművek rendkívül változatosak. A nagy teherbírású, nemzetközi forgalomban használatos tehergépkocsik legfontosabb műszaki adatai.

Az európai országokban és Magyarországon is általánosan elfogadott és alkalmazott műszaki előírások:

**Műszaki  
előírások**

- a) Teljesítmény: 5,9 kw/btto
- b) Külső méretek:
  - jármű szélessége 2,55 m  
(fokozott hőszigetelésű járműveknél 2,60 m)
  - jármű hosszúsága:
    - nyerges vontató és félpótkocsi 16 m
    - tehergépkocsiból és pótkocsiból álló szerelvény 18,75 m
  - jármű magassága: max. 4 m
- c) A jármű tengelyterhelése:
  - egyes tengelynél 10 tonna
  - kettős tengelynél, ha a két tengely egymás közti távolsága 2 méteren belül van 16 tonna
  - három tengelyből álló tengelycsoportnál, ha a szélső tengelyek közötti távolság nem nagyobb, mint 2,60 m 22 tonna

### 5.3. A közúti fuvarozás piaca és résztvevői

Tehergép-  
kocsikat  
üzemeltető  
vállalkozások

Azok a vállalkozások, amelyek tehergépkocsikat üzemeltetnek, két fő csoportra oszthatóak:

- Az egyik csoportba azok a vállalkozások tartoznak, amelyek azért szereztek be tehergépkocsit, hogy a saját gazdasági tevékenységük során előállított vagy ahhoz szükséges árut a saját céljaik teljesülése érdekében maguknak szállítsák. Ezek az ún. saját számlás szállítást végző vállalkozások, amely tevékenység nem tekinthető fuvarozásnak.
- A másik csoportba azok a vállalkozások sorolhatóak, amelyek az általuk beszerzett tehergépkocsikkal más vállalkozások áruszállítási igényeit kívánják kielégíteni. Ezt a tevékenységet díjazás ellenében végzik, ezért ezeket fuvarozóknak kell tekinteni. Az ilyen vállalkozásokra különleges felelősségi és egyéb jogszabályi előírások vonatkoznak.

A közúti áru fuvarozás az előbbieken túl is számos ismerv szerint csoportosítható:

- nagy távolságra, jellemzően nagy teherbírású járművekkel, illetve kis tehergépkocsikkal, rövidebb utakon történő fuvarozás (pl. terítő vagy vasúti oda- és elfuvarozás stb.);
- általános célú („normál szárazárus”) vagy speciális felépítményű járművekkel (hűtő-, tartálykonténer), emelővel felszerelt stb. tehergépkocsikkal végzett fuvarozás;
- meghatározott áruegység továbbítására vállalkozó vagy a megbízó számára bármilyen fuvarfeladatra igénybe vehető („charter”) fuvarereszköz stb.

Logisztikai  
szemlélet

Mind a hazai, mind pedig a nemzetközi közúti áru fuvarozásban egyre jobban érvényesülni látszik a logisztikai szemlélet, a logisztikai szervezés. Különösen a multinacionális cégek saját szervezésű anyag- és alkatrészellátása, a nagy nemzetközi speditőrök szervezésében mozgatott kamionküldemények és ezek gyűjtőforgalma, valamint a már működő és kialakulóban lévő ipari logisztikai központok feladatainak ellátása támaszkodik a közúti áru fuvarozás nyújtotta előnyökre. Európában ma már a legnagyobb árutömeget **közúti áru fuvarozók** mozgatják meg, a forgalom szervezését, irányítását pedig a megbízók érdekében **nemzetközi szállítmányozók**, illetve **logisztikai központok** végzik.

Az, hogy az árutermelő, a felhasználó (illetve az eladó és a vevő) közül kinek a dolga az áru rendeltetési helyre való eljuttatása (vagyis hogy ki viseli ennek költségeit), azaz a fuvar költséget, az az üzletfelek közötti megállapodás kérdése, ami a nemzetközi forgalomban a fuvarparitásban jut kifejezésre. Ez közúti forgalomban többnyire megegyezik a szerződés szerinti teljesítési paritással. Ha a vevők vagy az eladók valamelyike maga is rendelkezik közúti fuvarereszközzel, maga is elvégezheti a (paritásban kifejezésre jutó) árutovábbítási feladatot, ha pedig nem, akkor a fuvarvállalkozóra bízta.

A **fuvaroztató** és a **fuvarozó** közötti jogviszony létrehozása, a fuvarozási szerződés megkötése során a Ptk.-ban foglalt rendelkezések mellett, de ezekkel összhangban, más szerződési feltételek szabályozzák a határainkon belüli hazai és más feltételek a határainkon túlnyúló nemzetközi forgalmat.

Az előbbi esetében a „Közúti Árufuvarozás Szabályzata” (KÁSZ), az utóbbi tekintetében A „Nemzetközi Közúti Árufuvarozásokra Vonatkozó Szerződésekről Szóló Egyezmény” (CMR – Convention relative au Contract de Transporte international des Marchandises par Route) szabályai és az ezeknek megfelelő fuvarokmány alkalmazandó.

KÁSZ

CMR

A CMR egységes fuvarjogi rendszer, de az eseti fuvarozási szerződéseknél lehetővé teszi az egyes pontjaiban foglaltaktól való megegyezéssel eltérést. A szerződő felek: a fuvaroztató és a fuvarozó, közvetítő nélkül, közvetlenül köthet egymással szerződést mind a hazai, mind a nemzetközi forgalomban továbbított küldeményekre.

Aki – értve ez alatt magánszemélyt, jogi személyt és jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaságot, a továbbiakban: vállalkozás – iparszerűen kíván belföldi és nemzetközi közúti árufuvarozási tevékenységgel foglalkozni, annak meg kell felelnie az e tevékenység végzésének feltételeit rögzítő jogszabályok előírásainak.

## 5.4. A szállítmányozó szerepe a közúti árufuvarozásban

Abból célszerű kiindulni, hogy **közúti szállítmányozással** a másra szakosodott **spedítőrök jelentős része foglalkozik**:

- a szállítmányozó szolgáltatását, bizonyos árufuvarozási módok esetében nehéz elhatárolni a fuvarközvetítő ügynök közreműködésétől;
- gyakori, hogy a fuvarozó – felkészülten vagy anélkül – maga vállalja el a szállítmányozó feladatát, ilyenkor a megbízó és a

fuvarozó képletesen szólva megosztóznak a szállítmányozás díján;

- a tökeerősebb közúti szállítmányozók általában saját fuvarszerszámmal is rendelkeznek. Így a megbízások teljesítésénél rugalmasan kombinálják az alvállalkozó fuvarozók kapacitását a sajátjukkal.

Mindez elég ahhoz, hogy a közúti áru fuvarozás, de különösen a szállítmányozás piacán nehéz a szerepeket egymástól elhatárolni. Mégis, azt a résztvevőt tekintjük közúti szállítmányozónak, aki:

**Közúti  
szállít-  
mányozó**

- a megbízó igényeinek kielégítésére bonyolult, esetleg más szolgáltatásokhoz kapcsolódó árutovábbítási feladatok esetében is képes a megbízó számtalan igényét (minőség, idő, költség, információ) a lehető legteljesebb mértékben kielégíteni,
- váratlan helyzetekben – ha erről nincs rendelkezés – (baleset, hatósági akadály, partnerek hibája stb.) a megbízó számára a legkedvezőbb módon intézkedik,
- anyagi károk esetén képes a megbízó kártalanítására, vagy az elvárható kár enyhítésére.

**Megbízás**

A szállítmányozó a részére adott **megbízás** birtokában foglalkozik a rábízott küldemények közúton való továbbításának megszervezésével és lebonyolításával. A megbízást írásban (esetleg faxon) kell részére megküldeni, de állandó megbízóitól – **utólagos igazolás mellett** – telefonon is elfogad megrendelést. A kapott megbízás alapján árajánlatokat dolgoz ki, megbízója kiválasztja a számára megfelelőt, és a küldemény útjára indulhat. A fuvarajánlat kidolgozásához azonban számos adat szükséges:

**A fuvar-  
ajánlat  
kidolgo-  
zásához  
szükséges  
adatok**

- a feladó (megbízó) neve, címe, telephelye, telefonja, telefaxa,
- a felrakóhely pontos címe,
- a rendeltetési lerakóhely pontos címe,
- az áru megnevezése, mennyisége, bruttó súlya, térfogat, csomagolása, jele, darabszáma,
- a megrendelt gépkocsi típusa,
- a gépkocsi kiállításának (rakodás) pontos ideje,
- vámkezelési előírások,
- esetleg egyéb, az áru kezelésére vonatkozó előírás.

A **közúti fuvardíjakban az érdekeltek szabadon állapodnak meg**, meghirdetett, kötelező díjszabást Magyarországon sem a belföldi, sem a nemzetközi forgalomban nem alkalmaznak, az árakat csak a piac befolyásolja.

A szállítmányozó egyidejűleg több fuvarvállalóval is tárgyal, s a díjtétel ajánlatokat egybeveti a versenyárakkal és a fuvarozói szolgáltatás

várható színvonalával. Nem mindig a legolcsóbb ajánlat a legelőnyösebb, a megbízhatóság pl. az áralkut is eldöntheti. Az ajánlat természetesen a szállítmányozó árrését is tartalmazza. A megbízással egy időben a fizetési feltételekben is megállapodnak. A díjtétel vonatkozhat teljes kocsirakományra vagy részrakományra.

Számos közúti szállítmányozó nem a fuvarszerzést, illetve a fuvarközvetítést tartja elsőrendű feladatának, és nem is ez a legfőbb jövedelem forrása, hanem az általa szervezett viszonylat(ok)ban **gyűjtőforgalom** indítása, fenntartása. A legtöbb közúti gyűjtőspeditőr rendelkezik e célból megfelelő típusú tehergépkocsikból válogatott kocsiparkkal, személyi állománnyal, gyűjtőraktárakkal, raktárberendezésekkel, irodákkal, számítógép-hálózattal és szakapparátussal.

**Közúti  
szállít-  
mányozó  
feladatai**

- A belföldi közúti áruforgalom mai hazai gyakorlatában általában nem vesz részt a szállítmányozó.
- A közúti fuvarozásban tevékenykedő szállítmányozótól elvárható szolgáltatás az áru útjának nyomon követése, hogy bármikor tájékoztatást tudjon róla adni megbízójának.
- Tevékenységének végzéséhez a közúti fuvarozást kiegészítő egyéb szerződések megkötése a megfelelő vállalkozókkal (pl. kikötőkkel és szállítványozókkal).
- Különösen jelentős a szerepe a kombinált fuvarozások megszerzésében és elszámolásában.
- A közúti fuvarozó partnerek egyik legfontosabb elvárása a közúti fuvarozásban működő szállítványozóval szemben a visszáru szerzése a közúti járművekre, mellyel a fuvarozók a járatkör bevételét (ezzel a rentabilitását) javítani tudják.
- A KÁSZ 15. §-a felsorolja azokat a közúti fuvarozáshoz kapcsolódó gyakoribb mellékszolgáltatásokat, amelyek végrehajtására és felelősségére a szállítványozás szabályai vonatkoznak.

## **5.5. A közúti fuvarozás jogi szabályozása**

A közúti fuvarozási tevékenység szabályozásában az egyes országok előírásait vizsgálva felfedezhetők azonos elemek is, de a szabályozás tartalmát döntően az adott ország társadalmi, politikai és gazdasági fejlettsége határozza meg. Ugyanakkor a közúti áru fuvarozás minél zökkenőmentesebb végzése iránti igény már viszonylag korán elvezetett a tevékenységhez tartozó egyes részterületek nemzetközi egyezményekben történő szabályozásához. Ezzel összefüggésben azonban meg kell állapítanunk, hogy az EU-csatlakozáshoz nélkülözhetetlen

**A  
szabályozás  
alapjai**

Hatósági  
feltételek

jogharmonizáció megfelelő teljesítése komoly feladat elé állítja a jogalkotót.

Magyarországon a **közúti közlekedés szabályait** az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) határozza meg. A közúti fuvarozás jogi kereteit a 3. részben már bemutatott PTK és a közúti árutovábbítási szerződésekről szóló 2/1981. (I. 31.) MT rendelet (KÁSZ) tartalmazza.

A belföldi és nemzetközi **közúti áru fuvarozási tevékenység** végzésének **hatósági feltételeit** az 1988. évi I. tv., valamint annak alapján a 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet, a nemzetközi közúti áruszállítás végzésének egyes feltételeiről szóló, 7/1991. (I. 29.) KHVM rendelet, a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás külön feltételeiről szóló, 4/2000. (II. 16.) KHVM rendelet rögzíti.

**2001. január 1-jén** – bizonyos kivételekkel – **hatályba lépett a közúti közlekedésről szóló** 1988. évi I. törvényt is módosító, az egyes közlekedési törvények módosításáról szóló **2000. évi CXXVII. törvény**. Ez az új szabályozás – több más előírás módosítása mellett – egységesen meghatározza a közúti közlekedési szolgáltatások és a közúti járművek üzemben tartásának szabályozási rendszerét, szintjeit.

A törvény szerint a kormány az említett tevékenységekre vonatkozó általános szabályokat alkotja meg, míg a közlekedési és vízügyi miniszter felhatalmazást kapott arra, hogy a közúti közlekedési szolgáltatások végzésének, valamint az azokhoz használt járművek üzemben tartásának részletes szabályait megalkossa.

## 5.6. A nemzetközi közúti áru fuvarozáshoz tartozó fontosabb fogalmak

### Nemzetközi közúti fuvarozás

Nemzetközi közúti fuvarozás alatt áruknak fuvardíjfizetés ellenében, gépjárművel, közúton, egyik ország területéről a másik ország területére történő továbbítását értjük. A nemzetközi közúti fuvarozás lényege tehát, hogy a fuvarozott áru a továbbítás során legalább egy országhatárt átlép.

### Kishatármenti fuvarozás

Bár az előzőekben ismertetett fogalomnak mindenben megfelel, mégis általában a nemzetközi áru fuvarozás elkülönített kategóriájába sorolják a két egymással szomszédos ország un. határ-övezetében végzett fuvarozást. A határövezet az országhatártól meghatározott távolságra húzódó területsáv (általában 50 km, de a szomszédos

országok megegyezése szerint ettől eltérő is lehet). A kishatármenti árufuvarozásra általában az egyébként érvényes előírásoknál enyhébb szabályokat alkalmaznak.

#### Két-és többországos fuvarozás

A fuvarozás által érintett országok száma szerint a nemzetközi közúti fuvarozás lehet két-vagy többországos fuvarozás. Az előbbi esetben két, egymással határos állam területe között bonyolított fuvarozásról van szó, míg az utóbbinál két egymással nem határos ország között egy vagy több országon keresztül végzik a fuvarozást.

Az adott nemzetközi fuvarozás által érintett országok közül az egyik a feladási (induló) ország, ahol az árut fuvarozásra felveszik. A másik a rendeltetési (érkezési) ország, ahol az árut kiszolgáltatják. A közbenső országok a tranzit (átmeneti) országok.

Ha a fuvarozott áru az érintett országok közötti külkereskedelmi forgalomban kerül továbbításra, a feladási ország szempontjából exportfuvarozás, a rendeltetési ország szempontjából importfuvarozás, az átmenetben érintett országok szempontjából pedig mindig tranzitfuvarozás.

A két ország közötti export-és importfuvarozásokat – a tranzitországok számától függetlenül – loco vagy kétoldalú (bilaterális) fuvarozásnak is nevezik.

#### Tranzitfuvarozás

A tranzitfuvarozás lényeges jellemvonása, hogy a küldeményt anélkül szállítják át az ország területén, hogy a gépkocsit felnyitnák, az árut megbontanák, annak egy részét leraknák, vagy ahhoz hozzáraknának. A tranzitforgalom különleges formája az ún. kikötői forgalom. Ide azon nemzetközi közúti fuvarozások tartoznak, amelyeknél a feladás helye, vagy a rendeltetési hely tengeri vagy egyéb kikötő (pl. Hamburg, Rijeka, Rotterdam, stb.), ahonnan az árut vízen továbbítják egy harmadik országba. Technológiai, fuvarjogi, valamint a kétoldalú nemzetközi fuvarozási egyezmények szempontjából az ilyen fuvarozás két ország közötti fuvarozás, külkereskedelmi szempontból azonban tranzit fuvarozás, mert az árut a kikötőből továbbszállítják, illetve az áru oda harmadik országból érkezik. Az ilyen tranzitfuvarozásokat – minthogy azokhoz az érintett, kikötővel rendelkező országoknak különleges gazdasági érdekei fűződnek – kedvezőbb elbírálásban részesítik.

#### Cabotage fuvarozás

A cabotage (ejtsd: kabotázs) olyan árufuvarozás, amelyet egy ország fuvarozója végez egy másik ország területén fekvő fel- ill. lerakóhely között (pl. magyar rendszámú tehergépkocsival München és Hannover

között végzett fuvarozás). Ezt a fuvarozási formát az egyezmények általában tiltják.

#### Harmadik országos fuvarozás

Harmadik országos fuvarozás során az egyik ország fuvarozója a másik ország területe és egy harmadik ország között végez fuvarozást. Ezen fuvarozási forma is legtöbbször tilos de találkozhatunk olyan megkötéssel is, hogy a harmadik országos fuvarozás csak akkor megengedett, ha a fuvarozás során - a normális útirány igénybevételével - a gépjármű saját államának területén keresztülhalad (pl. olasz-magyar forgalomban osztrák tehergépkocsik csak Ausztrián át végezhetnek közúti fuvarozást). Egyes esetekben kikötik, hogy a harmadik országos fuvarozáshoz a szerződő felek előzetes különleges engedélye szükséges.

## **5.7. Kétoldalú államközi megállapodások és fuvarozási engedélyek**

A más államokban bejegyzett gépjárművekkel végzett fuvarozást a különböző országok egymástól eltérően szabályozzák, és általában bonyolult engedélyezési eljáráshoz kötik. Ezek a szabályok megnehezítik a nemzetközi fuvarozások végrehajtását. A nehézségek elhárítására szolgálnak a kétoldalú közúti fuvarozási megállapodások, amelyek keretében elsősorban az aláíró államokban bejegyzett gépjárművekkel végzett nemzetközi fuvarozásokkal kapcsolatos engedélyezési eljárást szabályozzák.

A magyar nemzetközi közúti fuvarozás fejlődése, továbbá Magyarország földrajzi helyzete és az ebből eredő rendkívül nagy közúti tranzitforgalom szükségessé és indokoltá tette, hogy a Magyar Köztársaság kormánya is számos, a közúti fuvarozás kérdéseit szabályozó kétoldalú megállapodást kössön.

A megállapodások általában:

- igazgatási szabályokat tartalmaznak
- gazdasági előnyök biztosítását célozzák.

#### Egy útra szóló engedély

Az ilyen engedély lehet rendszámhoz kötött vagy rendszámhoz nem kötött. Ezen belül az engedély érvényes lehet csak a két szerződő állam közötti, csak tranzit vagy mindkét fajta fuvarozásra. Az engedélyek érvényességi ideje általában egy naptári év, figyelembe véve, hogy az

engedélykontingenst a szerződő felek illetékes hatóságai általában egy naptári évre állapítják meg.

#### Időtartamra szóló engedély

Az érvényességi időtartam a megállapodástól függően általában negyedév, félév vagy egy év. Ezek az engedélyek is lehetnek rendszámhoz kötöttek vagy nem kötöttek. Az ilyen engedélyekkel lebonyolított fuvarozás ugyancsak lehet kizárólag a két szerződő állam közötti, csak tranzit, vagy mindkét fajta.

Az időtartamra szóló engedélyeket köznapi szóhasználatban "állandó" vagy "tartós" engedélyeknek is szokták nevezni. Az érvényességi időtartamon belül - az egyezmény rendelkezéseitől függően - jogosíthatnak meghatározott vagy korlátlan számú fuvarozás lebonyolítására. Az előbbire példa a belga és a francia engedélyezési rendszer, az utóbbi jellemző példája a kishatármenti fuvarozási engedély, amely egy naptári éven belül rendszámhoz kötött, korlátlan számú fuvarozás lebonyolítására jogosít.

#### Korlátozott érvényű engedélyek

Külön kategóriát jelentenek azok az engedélyek, amelyek típusukat tekintve az előző két engedély valamelyikének megfelelői, azonban felhasználásuk korlátozott. Ilyen korlátozás lehet, hogy az engedély

- meghatározott körzetre szóló (pl. valamelyik állam tartományára),
- meghatározott áruk fuvarozására jogosít,
- meghatározott helyekre (pl. csak kikötőkbe) irányuló fuvarokra érvényes.

#### Harmadik országos fuvarozásra jogosító engedélyek

A kétoldalú fuvarozási megállapodások egy része szigorúan tiltja, más része azonban az illetékes hatóság előzetes engedélyéhez kötött megengedi a harmadik országos fuvarozásokat. A kölcsönös érdekek szem előtt tartásával előfordulhat, hogy a különleges engedélyek kiadását már a kontingens keretében érvényesítik. Ezzel megkímélik egymás fuvarozóit attól a hosszadalmas adminisztratív eljárástól, amely az egyedi engedélyek kiadásával jár, és ezért a kontingens keretében kiadott engedélyek egy részét - rendszerint az egy útra szóló engedélyeket úgy adják ki, hogy azok a harmadik országos fuvarozásra is jogosítsanak. Az ellenőrzés biztosítása érdekében ezeket az engedélyeket megfelelő felülbélyegzéssel látják el.

#### CEMT-engedélyek

Külön fejezetet érdemel az engedélyek, ill. az engedélyezési eljárás kérdésében az Európai Közlekedési Miniszterek Tanácsának (CEMT) intézménye, mely ugyancsak a piaci részesedés meghatározásának és

befolyásolásának eszközeként működik. E Tanács konferenciája meghatározza az engedélyek számát és bizonyos jellemzőit, s egyben felosztásukat az Európai Unió és a Konferencia többi résztvevője között. A taglétszám 1996 júliusában 31 volt: belga, bolgár, bosnyák, brit, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, horvát, ír, lengyel, lett, litván, luxemburgi, magyar, moldáv, német, norvég, olasz, osztrák, portugál, román, spanyol, svájci, svéd, szlovák, szlovén és török.

A CEMT-engedély hatálya szélesebb a többi engedélytípusnál, mivel nem korlátozódik egy országra, hanem a tagok országai közül bármelyik célországba való fuvarozásra felhasználható, s a célországig közlekedve betölti a tranzitengedély funkcióját is, amennyiben a tranzitútvonat nem lépi át a CEMT-tagországok határát.

A CEMT-engedélyek a fuvarozó nevére szólnak, tehát a fuvarozó bármelyik járművét foglalkoztathatja az ilyen engedéllyel. Az engedélybe minden alkalommal be kell jegyezni a fel- és lerakóhelyet, ill. a jármű adatait, a hatóság részére pedig rendszeres beszámolót kell készíteni az engedély felhasználásáról.

A CEMT-engedély más fuvarozóra át nem ruházható és cabotage-fuvarozásra nem érvényes! Érvényessége 30, 90 vagy 365 nap lehet.

A CEMT-engedélyek elosztásakor környezetvédelmi szempontok is érvényre jutnak. Az engedélyek egy meghatározott számát csak ún. "zöld" járművek kapják, amelyek az emelt szintű környezetvédelmi előírásoknak megfelelnek.

Magyarországon a CEMT-engedélyeket pályázat útján lehet elnyerni. A pályázónak a közlekedési tárca szigorú feltételeinek kell megfelelnie.

### Engedélymentes fuvarozások

A tárgyaló felek kölcsönösen megállapodhatnak azoknak az áruknak a körében, amelyek engedélymentesen fuvarozhatók. Itt elsősorban a kulturális-és sport célú fuvarokról van szó, ill. ezeknek a támogatásáról, de ide tartozik a személyi ingóságok fuvarozása is.

A legtöbb országban ugyancsak engedélymentes a fuvarozás 6 tonna össztömeg és 3,5 tonna terhelhetőségi határig.

Az engedélymentesen végezhető fuvarozások ellenőrzése során a hatóság - általában a határvámhivatalok - megkövetelik, hogy a fuvarozó az engedélymentesség jogosságát hitelt érdemlően igazolja.

## 5.8. A közúti fuvarozás szabályozása belföldön (KÁSZ) és nemzetközi viszonylatban (CMR)

A közúti áru fuvarozást Magyarországon belföldi forgalomban a Közúti Áru fuvarozási Szabályzat (KÁSZ), nemzetközi forgalomban pedig a CMR (Convention relative au Contract de Transporte international des Marchandises par Route – Nemzetközi Közúti Áru fuvarozásokra Vonatkozó Szerződésekről szóló Egyezmény) szabályozza.

A KÁSZ foglalja össze a belföldi eseti fuvarozási szerződési feltételek mellett a keretmegállapodásokra és a darabáru-fuvarozásokra vonatkozó szabályokat, továbbá rendezi a fuvarozásokhoz kapcsolódó szállítmányozási szolgáltatások ellátását. Ez utóbbit illetően külön kiterjed a házhoz szállítás, az áru gyűjtés és terítés során végzett fuvarozói mellékszolgáltatásokra. A KÁSZ mind a fuvarozási, mind a fuvarozásokhoz kapcsolódó szállítmányozási szolgáltatások tekintetében a Ptk. rendelkezéseit és szellemét alkalmazza. Nem korlátozza a fuvaroztató és fuvarozó megállapodási szabadságát. A felek a fuvar díjban is szabadon állapodnak meg.

KÁSZ

A KÁSZ, a **fuvarozói felelősséget** a Ptk. szellemének megfelelően és lényegében véve a többi közlekedési ágnál is alkalmazott módon szabályozza, és némi eltéréssel megfelel a nemzetközi közúti fuvar jogban (CMR) előírtaknak is. Lényege, hogy a fuvarozó köteles a küldeményt a címzettnek olyan mennyiségben és állapotban kiszolgáltatni mint amilyen mennyiségben és állapotban fuvarozásra átvette, kivéve, ha bizonyítani tudja, hogy a kár üzemkörén kívül eső, általa elháríthatatlan okra (vis maior) vagy károsultnak (a fuvaroztatónak) felróható hibára vezethető vissza. A fuvarozói felelősség részletes megismeréséhez és alkalmazásához elengedhetetlen a vonatkozó fuvar jogi szabályok tanulmányozása. A közúti fuvar jog alkalmazásában járatlanok számára ajánlatos szakszállítmányozóhoz vagy fuvar jogi tanácsadókhöz fordulni.

A II. világháború után a közúti fuvarozás rohamos fejlődése, és egyre szélesebb körben való elterjedése szükségessé tette a közúti áru fuvarozás szabályainak egységesítését is. Mind a fuvaroztatók, mind a fuvarozók hamar felismerték, hogy az áru fuvarozás biztonsága, a jogok, a kötelezettségek, a fuvarozással kapcsolatos felelősségvállalás, adott esetben a kártérítés egységes szabályozást igényel. Ennek eredményeként jött létre az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében a „Nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésről szóló Egyezmény” (CMR), amelyet 1956. május 19-én írtak alá Genfben.

A Magyar Népköztársaság 1970. július 28-i hatállyal csatlakozott az Egyezményhez. Jelenleg Albánia és Írország kivételével az összes európai ország csatlakozott az Egyezményhez.

**CMR**

A CMR a nemzetközi közúti fuvarozásokra vonatkozó azon kötelező előírásokat tartalmazza, amelyeket abban az esetben kell alkalmazni, ha az áru felvételének és kiszolgáltatásának helye két különböző állam területén van, és ezek közül legalább az egyik a CMR tagja. A CMR fuvarjog alá esik az az eset is, ha az áruval rakott járműveket az útvonal egy részén vasúti, vízi vagy légi úton továbbítják anélkül, hogy az árut a fuvarozást végző járműről átraknák.

Az Egyezmény minden olyan szerződésre érvényes, amely áruknak közúton járművel, díj ellenében végzett szállításáról szól, ha az áru átvételének helye és a kiszolgáltatásra kijelölt hely – amint ezeket a fuvarozási szerződésben megjelölték – két különböző állam területén van, amelyek közül legalább az egyik szerződő állam.

Ennek megfelelően – miután Magyarország tagja az Egyezménynek – minden Magyarországról induló vagy Magyarországra érkező fuvarozásra az Egyezmény rendelkezéseit kell alkalmazni.

A CMR azon előírásának, miszerint az Egyezmény alkalmazásához a feladási és a kiszolgáltatásra kijelölt hely országai közül legalább az egyiknek a CMR tagjának kell lennie, elsősorban Európán kívüli fuvarozásoknál van jelentősége. A CMR alkalmazásához tehát nincs szükség arra, hogy valamennyi állam, amelyen a fuvarozás keresztülhalad, tagja legyen az Egyezménynek.

A CMR hatálya alá csakis a térítés ellenében végzett fuvarozások tartoznak, tehát olyan fuvarozások, amelyeket fuvardíj fizetése ellenében végeznek.

**IRM**

A fuvarozási szerződés megkötéséről fuvarlevelet állítanak ki. A fuvarlevél mintáját a CMR nem tartalmazza, csak a tartalmát (adatokat) írja elő, a fuvarlevél nyomtatványmintáját a Nemzetközi Közúti Fuvarozási Egyesület (IRU) dolgozta ki.

A fuvarozási szerződés alapján az áru fuvarozásra való átvétele, illetve kiszolgáltatása az árudarabok számának, jelének és sorszámának a fuvarlevél adataival való egyeztetése mellett a csomagolás külső állapotának egyidejű ellenőrzésével történik. A feladó megkövetelheti, hogy a fuvarozó az áru tömegét vagy egyéb módon kifejezett mennyiségét megállapítsa, de kérheti az árudarabok tartalmának ellenőrzését is. Ezt a szolgáltatást azonban a fuvarozónak külön meg kell fizetni.

**Fuvarozó kötelessége**

A **fuvarozó köteles** a fuvarozásra átvett áruk darabszámát, jelét, sorszámát, az árut, illetve az áru csomagolásának külső állapotát

ellenőrizni és esetleg észrevételét a fuvarlevélbe bejegyezni. Ha a fuvarlevél nem tartalmaz indokolt fenntartásokat a fuvarozó részéről, úgy – az ellenkező bizonyításig – vélelmezni kell, hogy az áru és annak csomagolása az áruátvételkor jó állapotban volt és az árudarabok száma, jele és sorszáma a fuvarlevél adataival megegyezett.

A gépkocsivezető nem hivatkozhat arra, hogy nem lehetett jelen az áru berakásánál, és nem volt módjában a küldeményt ellenőrizni, mert az Egyezmény kimondja:

„Ha a fuvarozónak nincs módja arra, hogy az árudarabok számát, jelét és sorszáma, valamint az áru és a csomagolás külső állapotát ellenőrizze, úgy köteles fenntartását – indokaival együtt – a fuvarlevélbe bejegyezni. Az IRU a gépkocsivezetők nyelvi nehézségeinek áthidalását megkönnyítendő többnyelvű egységes ellenőrző listát dolgozott ki (check-list), amely az áru átvételénél előforduló fenntartásokra számkódokat jelöl meg. Ezek a fenntartások a feladót csak abban az esetben kötelezik, ha azokat a fuvarlevélben kifejezetten elismerte.”

A **feladó köteles** a fuvarlevélhez csatolni azokat az iratokat, amelyek az áru kiszolgáltatása előtt végrehajtandó vám és/vagy más hatósági kezeléshez szükségesek.

**Feladó  
kötelessége**

Ha az árunak a rendeltetési helyre érkezése után – bármily okból – kiszolgáltatási akadálya merül fel, a fuvarozó köteles a fuvaroztatótól utasítást kérni. Az utasítás végrehajtásából származó többletköltségeket azonban a fuvaroztató köteles megtéríteni.

### 5.8.1. A fuvarozási útvonal

A fuvarozó a feladat ismeretében általában maga választja meg a fuvarozási útvonalat. A feladónak azonban joga van arra, hogy az útvonalválasztást befolyásolja, ill. meghatározza. A határátkelőhelyekre vonatkozó feladói utasításokat a fuvarozó köteles betartani, de az adott országon belüli útvonalat már maga választja meg, a közlekedési előírások ismeretében, kivéve ha útvonal engedélyes árut szállít, illetve ha bizonyos veszélyes áruk szállításakor hatósági útvonalat jelöltek ki a szállítmány részére.

A fuvarozási szerződés megkötésekor az adott gépkocsival követhető legrövidebb útvonal alapján állapítják meg a fuvardíjat. Ha a fuvarozó saját akaratából hosszabb utat választ, nem igényelheti a megbízótól a fuvardíj módosítását, többletköltségének megtérítését.

Ha forgalmi akadály, sztrájk, ill. más rendkívüli esemény vagy a feladó utólagos rendelkezése miatt az eredeti útvonaltól el kell térnie, a fuvarozó részére a megbízó köteles a többletköltséget kifizetni.

### 5.8.2. A hatósági kezelés

A fuvarozott küldemény fuvarozás közben – elsősorban határátmenetekenél – különböző hatósági kezelésnek kell alávetni. A feladó utasítást adhat a fuvarozónak, hogy a szükséges hatósági kezelést hol végeztesse el. A CMR fuvarlevél 13. rovatába bejegyzett utasításokat a fuvarozó a fuvarlevél aláírásával tudomásul veszi, és köteles betartani.

Hatósági kezelés esetén az okmánykezelés tényét az okmányon rögzítik. A fuvarozó a részére átadott okmányok kezeltetéséért felelős, elmulasztása esetén bírságot szabhatnak ki rá, ill. az okmánykezelés elmulasztása miatt a megbízót ért kárt megtéríteni köteles, legfeljebb az áru értékének erejéig.

### 5.8.3. Az árukíséret

A feladó köteles árukísérőt biztosítani a következő küldemények szállítása esetén:

- művészeti tárgyak és régiségek,
- nemes szőrme,
- pénz és értékpapír,
- ketrec nélkül szállított élő állat.

Egyéb küldemény esetén az árukíséret nem kötelező ugyan, de a feladó a fuvarozóval való megállapodás alapján kíséretet adhat az áruhoz. az árukísérő feladata a küldemény gondozása (élő állat), valamint az áruokmányok kezelése.

Kísérőként csak egy személy utazhat a járművön, akinek a szállításáért a fuvarozó külön díjat nem számíthat fel. Az árukíséret miatt jelentkező egyéb költségek fedezéséről a feladó tartozik gondoskodni.

### 5.8.4. Fuvarozási akadály

A fuvarozási alapszerződésben foglaltak végrehajtását akadályozó, késleltető vagy lehetetlenné tevő körülményeket, ill. eseményeket fuvarozási akadálynak nevezzük.

A gyakorlatban többször előforduló fuvarozási akadályok:

- a szállító jármű közlekedési balesete, az áru megsérült vagy oly módon megrongálódott, hogy nem szállítható tovább;
- forgalmi akadály, hatósági (vagy lakossági) útelzárások, sztrájkok, kombinált fuvarozáskor a vasút/hajó közlekedési akadályoztatása, az időjárás jelentős és kedvezőtlen változása stb.;

- hatósági intézkedés, valamilyen – nem a fuvarozó hibájából történő – oknál fogva a határátmeneteken a vámkezelés, a járműbeléptetés megtagadása vagy hosszabb időn keresztül való feltartóztatása.

Ha a fuvarozási akadály ideje előre láthatóan meghaladja a 24 órás időtartamot, a fuvarozó azonnal jelenteni köteles a megbízónak az akadályoztatás tényét és okát, valamint minden olyan információt, amely a fuvarozási akadállyal összefügg.

A megbízó köteles meghatározott időn belül állást foglalni, hogy mi történjen az áruval: visszafuvarozzák, raktározzák be vagy ha lehetséges, más útvonalon szállítsák tovább.

Ha a fuvarozó értesítette a megbízót, feltétlenül be kell várnia a részére érkező utasítást, amit legkésőbb 48 órán, ill. gyorsan romló áruk esetén 24 órán belül megkell kapnia. Amennyiben határidőn belül a fuvarozó nem kap utasítást és a körülmények lehetővé teszik, a fuvarozó köteles minden olyan intézkedést megtenni, amely megítélése szerint a legjobban szolgálja a megbízó érdekeit.

### **5.8.5. Fuvarozási határidő**

A CMR nem határozza meg, hogy mennyi idő alatt kell az árut a feladótól az átvevőig eljuttatni, azaz nem ír elő konkrét fuvarozási határidőt. Azt azonban előírja, hogy a fuvarozási idő nem haladhatja meg a fuvarozótól elvárható gondossággal tervezett időtartamot, amelynek tervezésekor nagyon sok körülményt kell figyelembe venni: határátmenetek számát, közlekedési szabályokat, az AETR (A nemzetközi közúti szállítást végző járművek személyzetének munkaidejéről és munkafeltételeiről szóló európai megállapodás.) előírásokat stb.

A fuvarozótól a CMR, az AETR szabályai alapján elvárható minimális napi teljesítmény:

a gépkocsivezető naponta 13 órát dolgozhat, ebből 8 órát (2x4) vezethet. A sebességkorlátozások, az átlagos vezetési körülmények, a határátmenetekhez szükséges idők alapján elvárható teljesítmény 30 km/h lehet, tehát a töredéknapokat is figyelembe véve 250 km/nap.

Vitás esetekben ezen érték alapján hozza meg döntését a bíróság.

A fuvarozási határidővel kapcsolatban külön megállapodást köthet a megbízó és a fuvarozó. A feladó a kiszolgáltatás napjának meghatározásával vagy napi km-teljesítmény előírásával határozhatja meg a fuvarozási határidőt, amit elfogadás esetén a fuvarozónak be kell

tartania. Az ilyen megállapodásban meghatározott határidőn túli kiszolgáltatás esetén a fuvarozót a felelősségi körén kívül eső késleltető körülmények mentesíthetik.

A fuvarozási határidővel kapcsolatos, a fuvarozó részére igen nagy kockázatot rejtő különleges megállapodás az ún. „érdekbevallás”.

Ha a megbízónak valamilyen érdeke fűződik egy meghatározott határidőn belüli kiszolgáltatáshoz, érdekbevallást tesz, és ezt a CMR fuvarlevél 20. rovatába bejegyezheti. A fuvarozó a fuvarlevél aláírásával még nem fogadja el automatikusan az érdekbevallást, arról külön szerződést kell kötni. A szerződésben a megbízó (értékhatar nélkül!) meghatározhatja azt az összeget, amelyet a fuvarozási határidő be nem tartása esetén a fuvarozótól kártérítésként követelhet.

Ha a megbízó valamilyen oknál fogva az árut feltartóztatja, a fuvarozási határidőt a feltartóztatás idejével meg kell hosszabbítani! meghatározhatja azt az összeget, amelyet a fuvarozási határidő be nem tartása esetén a fuvarozótól kártérítésként követelhet.

Ha a megbízó valamilyen oknál fogva az árut feltartóztatja, a fuvarozási határidőt a feltartóztatás idejével meg kell hosszabbítani!

### 5.8.6. Kiszolgáltatási késedelem

Az áru fuvarozási határidőn túli vagy ilyen megegyezés hiányában a gondos fuvarozótól elvárható fuvarozási időtartam utáni kiszolgáltatását késedelemnek nevezzük. Kiszolgáltatási késedelem esetén a fuvarozó kártérítési kötelezettséggel tartozik, azonban a rendelkezésre jogosultnak kell bizonyítania, hogy kára valóban a késedelmes kiszolgáltatásból ered. A fuvarozó csak a tényleges kárért felek, és a kártérítési összeg nem haladhatja meg a fuvardíj összegét.

### 5.8.7. Utólagos rendelkezés

#### Utólagos rendelkezés

A CMR ismeri az **utólagos rendelkezés** intézményét, amely szerint a feladó kérheti, hogy a fuvarozó az árut ne fuvarozza tovább, változtassa meg a kiszolgáltatási helyet, vagy az árut más címzettnek szolgáltatassa ki. Feladónak ez a joga értelemszerűen megszűnik, ha a fuvarlevél második példánya a címzett birtokába kerül. Megszűnik továbbá akkor is, ha a fuvarlevélben - a kiállításakor - a címzett rendelkezési joga rögzítésre kerül.

Az utólagos rendelkezési jog gyakorlásának feltételei:

- a) a fuvarlevél első példányának felmutatása,
- b) a rendelkezés végrehajthatóságának megléte (időben),
- c) a rendelkezés a küldemény megosztását nem eredményezi,
- d) a rendelkezés a fuvarozó rendes üzemét nem akadályozza.

Amennyiben a rendelkezési joggal bíró személy utólagos rendelkezése nem hajtható végre, úgy a fuvarozónak erről tájékoztatási kötelezettsége van.

Az Egyezmény az ENSZ keretében 1956. május 19-én jött létre. Magyarország 1970. július 27-i hatállyal az 1971. évi 3. sz. Törvényerejű Rendelettel hirdette ki és kapcsolódott az Egyezményhez. Az Egyezmény előkészítésében fontos részt vállalt a Nemzetközi Közúti Fuvarozási Egylet (IRU).

#### *CMR Egyezmény*

A CMR Egyezmény 8 fejezetből és 46 cikkből áll. A fejezetek a következők:

- I. fejezet: Alkalmazási terület
- II. fejezet: A fuvarozó felelőssége más személyekért
- III. fejezet: A fuvarozási szerződés megkötése és végrehajtása
- IV. fejezet: A fuvarozó felelőssége
- V. fejezet: Felszólamlás és kereset
- VI. fejezet: Egymást követő fuvarozók által végzett fuvarozásra vonatkozó rendelkezések
- VII. fejezet: Az Egyezménnyel ellentétes kikötések semmissége
- VIII. fejezet: Záró rendelkezések

## **5.9. Veszélyes áruk nemzetközi szállításáról szóló európai megállapodás (ADR)**

A megállapodás az ENSZ-EGB keretében jött létre 1957. szeptember 30-án. Magyarországon 1979. évi 19. számú Törvényerejű Rendelet alapján lépett hatályba.

Az ADR a rendkívüli veszélyek elhárítása szempontjából szabályozza a közúti fuvarozást. Ezek a szabályok kiegészítik egymást.

Ennek alapja a RID (veszélyes áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról Szóló Szabályzat).

**Az ADR osztályai**

1. a) Robbanóanyagok és tárgyak
1. b) Robbanóanyagokkal töltött tárgyak
1. c) Gyújtószerek, tűzijátékszerek és egyéb pirotechnikai készítmények
2. Sűrített, cseppfolyós, mélyhűtött, cseppfolyósított, nyomás alatt oldott gázok
3. Gyúlékony folyadékok
- 4.1. Gyúlékony szilárd anyagok
- 4.2. Öngyulladó anyagok
- 4.3. Vízrel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok
- 5.1. Gyújtóhatású anyagok
- 5.2. Szerves peroxidok
- 6.1. Mérgező anyagok
- 6.2. Fertőző anyagok
7. Radioaktív anyagok
8. Maró anyagok
9. Különböző veszélyes anyagok és tárgyak

Az osztályok sorrendjét nem lehet veszélyességi foknak, sorrendnek vagy a veszélyesség mértékének tekinteni.

Az egyes anyagok osztályba tartozását, valamint az osztályon belül a sorszámot és a veszélyességi fok megállapítására alkalmas betűjelet a feladó (fuvaroztató) állapítja meg, ill. ő a felelős azok valódiságáért. Amennyiben olyan anyagot szállítanak, amelynek neve, gyűjtőneve (családneve) nem szerepel az ADR felsorolásában, akkor tulajdonságuk alapján az illetékes hatóság az osztályhoz, sorszámhoz, betűjelhez hozzárendeli. Magyarországon e feladatot az Állami Energiabiztonságtchnikai Felügyelet látja el.

Az ADR-ben az m. n. n. (másként nem nevezett) megjelölés olyan gyűjtőfogalmat jelent, amely alá olyan anyagok tartoznak, amelyek nincsenek az anyagfelsorolás sorszámai alatt név szerint megemlítve, azonban az anyag az osztály sorszámának, betűjelenek tulajdonságaival rendelkezik.

Az anyagok szállíthatóság szempontjából lehetnek:

- szállításból kizártak, közúton nem szállíthatók,
- feltételek teljesülése esetén szállíthatók,
- feltétel nélkül szállíthatók.

A szállíthatóság eldöntésére az ADR-ben meghatározottak szerint a feladó jogosult. Ezzel kapcsolatban az alábbiakról köteles vagy a fuvarokmányon, vagy külön okmányon nyilatkozni:

- az anyag ADR szerint közúton szállítható;
- az anyag és csomagolása megfelel az ADR előírásoknak;
- egybecsomagolás esetén (küldeménydarabok egységrakományban való egybecsomagolása) nyilatkozik arról, hogy az egybecsomagolás nem tilos.

A gyártónak, ill. feladónak az áruval kapcsolatos tudnivalókat **írásbeli utasításban** kell rögzítenie, ezt a fuvarozó részére időben át kell adni, hogy a szükséges intézkedéseket megtehessek.

Az írásbeli utasítás tartalmazza:

- az áru azonosító adatai (név, ADR szerinti besorolás, osztály, sorszám betűvel, anyagszám),
- az áru tulajdonságát,
- veszélyességét,
- személyi védőfelszereléseket,
- szükséges teendőket rendkívüli esemény alkalmával,
- értesítendők felsorolását,
- a feladó nevét, címét.

Az írásbeli utasítást a közlekedésben érintett országok nyelvén tömören kell megfogalmazni.

### **5.9.1. Gyorsan romló élelmiszerek nemzetközi fuvarozásáról és az ilyen fuvarozásokra szolgáló különleges fuvarszközökről szóló megállapodás (ATP)**

Az élelmiszerek nagyobb távolságra történő szállítása olyan járműveket igényel, amelyek képesek hosszabb időn keresztül olyan mikroklímát teremteni zárt rakodóterükben, ahol a gyorsan romló élelmiszer megőrzi eredeti állapotát. A minőségi és egészségügyi előírások nemzetközi szabályozása szükségessé tette az ilyen áruk fuvarozására, szállítására vonatkozó szabályok és a fuvarozást végző tehergépjárművekkel szemben támasztott követelmények egységesítését is.

Ezt szolgálja a Genfben 1970. szeptember 1-jén létesült „A gyorsan romló élelmiszerek nemzetközi fuvarozásairól és az ilyen fuvarozásokra szolgáló különleges fuvarszközökről szóló megállapodás” (ATP). Az elmúlt években a legtöbb európai ország csatlakozott ehhez a Megállapodáshoz, hazánk csatlakozása pedig folyamatban van.

A vasúton, gépkocsiban vagy kombinált fuvarozási formában, szabályozott hőmérsékleten szállítandó élelmiszerek az Egyezményt akkor kell alkalmazni, ha az élelmiszer a nemzetközi fuvarozás során olyan államokat érint, amelyekből legalább az egyik csatlakozott az Egyezményhez, és az árut ennek az államnak a területén rakják ki.

Nem kell az Egyezményt alkalmazni, ha:

- a szállított élelmiszer nem kerül emberi fogyasztásra;
- a szállítás során a külső hőmérséklet mindvégig megengedi az előírt hőmérséklet megtartását az Egyezmény műszaki előírásainak betartása nélkül is;
- a fuvarozások lebonyolítására vonatkozó nemzetközi szerződéses kötelezettségek ellentétes rendelkezéseket tartalmaznak.

A fuvarszközöket az Egyezmény a következők szerint csoportosítja:

*a) állandó hőmérsékletű:*

a berakodáskor a rakodótérben kialakult hőmérsékletet bizonyos ideig megőrzi, függetlenül a külső hőmérséklettől;

*b) hűtött:*

jéggel, szárazjéggel, folyékony nitrogénnel kívülről hűthető;

*c) hűtőgépes:*

a hűtést vagy a fűtést hűtőgép biztosítja, a belső (terem-) hőmérséklet szabályozható a külső hőmérséklettől függetlenül;

fűtőberendezés biztosítja a rakodótérben az alacsony külső hőmérséklet esetén is a megkívánt magasabb hőmérsékletet.

Az ATP Egyezményhez csatlakozott országok csak olyan hűtőkocsikkal engedélyezik az élelmiszerek bevitelét saját területükre, amelyek az Egyezmény előírásainak megfelelnek.

A gyorsan romló élelmiszerek szállítását gyorsítandó, a hatóságok a tehergépjárművekre vonatkozó közlekedési tilalmak egy része alól mentesíti a hűtőkocsikat. A hétfégi, ünnepnap közlekedési tilalmak alól az európai országok többsége mentesíti a gyorsan romló élelmiszereket szállító hűtőkocsikat.

A mentesítés az üres vagy ún. „száraz” árut fuvarozó járművekre nem vonatkozik.

## 5.10. Fuvarokmányok

### 5.10.1. Belföldi közúti fuvarlevél

A belföldi áru fuvarozást végző gépkocsi (mezőgazdasági vontató, lassú jármű, pótkocsis járműszerelvény) csak fuvarlevéllel vehet részt a fuvarozásban a KÁSZ és az ezt szabályozó 2/1991. (I. 29.) Korm. rendelettel módosított 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet 23. §-ának értelmében. A rendelet szerint – amely ajánlott fuvarlevél mintát is tartalmaz – nem kötelező formális fuvarlevél használata, **fuvarlevélként bármely olyan okmány használható, amely tartalmazza a következő adatokat:**

- a) a felek megnevezése és címe;
- b) az árura vonatkozó adatok (különösen az áru mennyisége, származása, az áruval megtett kilométer-teljesítmény, veszélyes árunál az ADR által előírt adatok, illetve feltételek);
- c) az áru átvételének és kiszolgáltatásának helye, ideje;
- d) a fizetésre és módjára való megállapodás.

Saját rezsiz közúti áruszállítás esetén (azaz, ha az árutulajdonos és a szállító személye azonos) az adatok megfelelően módosulnak.

Ha az áru továbbítását jogszabály vagy hatósági rendelkezés feltételhez köti, a különleges feltételek teljesítése a fuvaroztató kötelessége és közölni kell a fuvarozóval az ilyen áru biztonságos kezeléséhez szükséges előírásokat.

A fuvaroztató a nagy értékű kocsirakományú küldeményhez köteles kísért adni. Ugyancsak kísért kell adni a szabadon feladott élő állat küldeményekhez. A kísért dolga a küldemény felügyelete, gondozása és az árura vonatkozó okmányok kezelése. Az árut a legrövidebb útvonalon kell a címzetthez eljuttatni.

**Kísérő a  
küldemény-  
hez**

### 5.10.2. CMR fuvarlevél

A CMR fuvarlevéllel fuvarozásra felvett árunál a fuvarlevél tanúsítja, hogy a fuvarozás nemzetközi jellegű, és a fuvarozási szerződést a felek a CMR fuvarjog alkalmazásával, az ebben foglalt fuvarjogi feltételek mellett kötötték meg. (A fuvarlevél kitöltése és aláírása megerősíti azt a

tényt, hogy a fuvarozási szerződés már ezt megelőzően létrejött.) A fuvarlevél kiállítása és aláírása bizonyítéka a szerződés létrejöttének.

**Kitöltése a fuvaroztató feladata.**

A fuvarlevelet **3 eredeti példányban** állítják ki, s azokat a feladó és a fuvarozó aláírja. A fuvarozó aláírása az áru fuvarozásra való átvételét is jelenti. A magyarországi gyakorlatban igazgatási célokra további három, így összesen hat példányt állítanak ki. A nálunk alkalmazott hat példányos fuvarlevél magyar, német és angol nyelvű rovatokat tartalmaz. A fuvarlevél formanyomtatvány az IRU ajánlása alapján készült.

A fuvarlevél **első, a feladónál maradó piros** színű példánya a **feladó** számára nem csak a fuvarozási szerződés megkötését, hanem a fuvarozó részéről az áru átvételét is igazolja, a **zöld színű második példány a fuvarozóé**, végig kíséri az árut és ezen ismeri el a címzett a küldemény átvételét, a **kék színű harmadik példány az átvevőé**, amelyen ellenőrizeti a küldemény tartalmát, illetve mennyiségét.

**Fontosabb  
adatok a  
CMR  
fuvar-  
levélben**

*A CMR fuvarlevél a következő fontosabb adatokat tartalmazza:*

- a) A kiállítás helye és időpontja
- b) A feladó neve és címe
- c) A fuvarozó neve és címe
- d) Az áruátvétel helye és időpontja
- e) Az áru kiszolgáltatási helye és időpontja
- f) Az átvevő neve és címe
- g) Az áru megnevezése, csomagolás neme
- h) Az árudarabok száma, jele, sorszáma
- i) Az áru bruttó súlya, térfogata
- j) Fuvar- és mellékköltségek
- k) Vám- és egyéb hatósági kezelési utasítások
- l) Nyilatkozat arról, hogy a fuvarozás a CMR rendelkezései alá esik (az esetleges, ezzel külön ellenkező kikötés ellenére)
- m) A fuvarozónak az áru fuvarlevelét kísérő okmányok jegyzékét (felsorolását)
- n) Bérmentesítést
- o) A jármű rendszáma
- p) A fuvarozó esetleges fenntartásai

**Egyéb  
adatok**

*A fuvarlevélre rávezethető szükség esetén:*

- Az átrakás tilalma
- Az utánvét összege
- A feladó által vállalt költségek
- Az áruérték és a kiszolgáltatáshoz fűződő különleges érdek összegének megjelölése (értékbevallás)

- A feladónak a fuvarozó számára adott rendelkezése az áru biztosítása tekintetében
- A megegyezés szerinti fuvarozási határidő

A **fuvarozó bizományosként felelős** azokért a következményekért, amelyek a fuvarlevélbe bejegyzett (tehát az árut kísérő) iratok elvesztéséből származnak.

Ha a szállítmányozó (vagy fuvarozó) a küldeményt gyűjtőforgalomban továbbítja, azaz egy kamionszerelvényben több címzettnek szóló, többféle árut rak össze, ebből egy küldeményt képez, s ezt egy tételként továbbítja, akkor egy fuvarlevelet állít ki, de ehhez **rakjegyzéket** csatol. A rakjegyzékben árunemenként és címzettenként részletezi a küldemény tartalmát. (A tételeket természetesen külön-külön kell vámkezelni.)

Gyűjtőáru küldemények esetében a szállítmányozó a megbízónak nem a CMR fuvarlevél 1. sz. (piros) példányát, hanem speditőr átvételi elismervényt szolgáltat ki az áru feladásának bizonyítékként.

## 5.11. Közúti áru fuvarozási díjszámítási alapelvek

Komplett és részrakományok, teljes és az áru egységére számított díjak

A közúti áruforgalomban sem belföldi, sem nemzetközi viszonylatban **nem alkalmaznak kötött díjszabást**. A fuvardíjak megállapítása a fuvarozó és a fuvaroztató közötti megállapodás tárgya.

A fuvardíj kialakítása és megajánlása a fuvarozó részéről két tényezőtől függ: az **önköltségtől** és a **piaci helyzettől**.

Fuvardíj

**Önköltségi tényezők:** a jármű, az úthasználati, a munkaerő és a fuvarozó vállalkozás jellegű költségei.

Önköltség

a) A jármű költségei:

- amortizáció vagy bérleti díj,
- karbantartás,
- vizsgáztatás,
- üzemanyag,
- gépjárműadó,
- járműbiztosítás.

b) Úthasználati költségek:

- fuvarozási engedélyek költségei,
- útdó,
- autópálya használata,
- komphasználat,
- kombinált fuvardíj (ROLA),
- parkolási díj, egyéb hatósági díjak (pl. állat- és növényegészségügy).

c) Munkaerő költségek:

- munkabér,
- munkabérek közterhei,
- napidíjak,
- szállásköltség,
- vizsgadíjak, továbbképzési díjak, stb.

d) Általános költségek:

- vállalkozási általános költségek (iroda, hírközlés, szakapparátus, adók, közterhek stb.),
- hatósági eljárások,
- felelősségbiztosítás,
- szakmai szervezetek tagsági díjai,
- vállalkozási és egyéb adók,
- ügynöki jutalékok, egyéb, az ügynökökkel kapcsolatos kiadások,
- piackutatás díjai,
- reklám, PR.

Más felosztás szerint:

- a jármű km arányos futásához kapcsolódó, azzal arányos „guruló költség”,
- a (nemzetközi) fuvarozó járatok számához kapcsolódó költségek,
- a fuvarozási vállalkozás általános költségei.

A fuvarozó messzemenően érdekelt a visszfuvar szerzésében. A visszfuvar díja mindenképpen megállapodás tárgya.

A fuvarozó részére ezenkívül meg kell azokat a költségeket is téríteni, amelyeket a fuvardíjak nem tartalmaznak, továbbá amelyeket nem lehet előre kalkulálni. Ezek a fuvarozó bizományosi, illetve a szállítmányozás fogalomkörébe tartozó feladatainak ellátásából származnak.

Ilyenek: az áru fel- és lerakása, a vámkezelés, a belföldiesítés, az utánvétel beszédése stb. költségei.

**Csökkentheti a fuvaroztató fuvarkiadásait**, ha a fuvarozónak visszaútra is tud szerezni, s annak nem kell a járművel üresen visszatérnie. Szállítmányozók azért tudnak gyakran olcsóbb fuvardíjat ajánlani megbízóiknak, mert mindkét irányban tudnak a fuvarozónak rakományt szerezni.

Befolyásolja még a fuvar költséget az igénybe vett tehergépkocsi mérete (raktömeg, rakfelület, térfogat) típusa (nyitott, ponyvás, dobozos), speciális jellege (hűtő-, izotermikus-, élő állat szállító, üzemanyag-, veszélyes áru- fuvarozó tehergépkocsi). Igen költségesek a különleges szállítmányokhoz igénybevett sok tengelyes tréler, a túlsúlyos, a túlméretes, a hatósági kíséretet igénylő, útvonalengedélyhez kötött szállítmányok díjai. Az ilyen küldeményekhez ajánlatos szakértő közúti szállítványozó közreműködését igénybe venni.

A **piaci jellegű ármeghatározók** közül a legfontosabb az évszakos (szenozális) és a viszonylati tényező. Nem azonos a fuvarkereslet pl. az év elején, az év végén, a folyamatos iparban és az idényjellegű mezőgazdaságban, a téli déligyümölcs-import és a nyári gyümölcs-export idején. A fuvarkapacitás igény és a fuvardíj tehát árunemenként is változik. Az export-import viszonylati áringadozás további oka a fuvarengedélyek (járatengedélyek) relációnként korlátozott száma és a vállalkozó, szezonálisan is ingadozó kapacitás igény.

A fuvardíjakat sok tényező befolyásolja, s külön ki kell még emelni az ADR hatálya alá tartozó veszélyes áruk díjtételeit, melyek a közönséges kereskedelmi áruk fuvardíjainál magasabbak.

### **A közúti fuvardíjak alapvető kategóriái**

- a) Teljes kocsirakományú díjak, amikor a küldemény továbbításához a teljes gépkocsit vagy gépkocsiszerelvényt igénybe veszi a fuvaroztató (függetlenül attól, hogy kihasználja-e a tehergépkocsi teljes térfogat/raksúly kapacitását vagy sem).
- b) Részrakományú fuvardíjak, amelyeket nem teljes tehergépkocsit igénybe vevő árukra számolnak általában 5000 kg-ot meghaladó küldeményekre. Ezeknél 1 köbméter = 300-330 kg a díjszámítási egység. Az egymásra nem rakható ilyen tételeknél a díjakat rakméterekben állapítják meg.
- c) Darabáru vagy gyűjtő díjtételek, amelyeket a fuvarozók az 5000 kg-ot meg nem haladó raksúlyú küldemény egységekre jegyeznek viszonylatonként.

**Részrakományt** – általában – a gyűjtőforgalmat fenntartó cégek (fuvarozók vagy speditőrök) vállalnak kiegészítő rakományként a gyűjtőpartner (elosztó raktár) közelébe eső címzetthez. A részrakományt

nem rakják ki a többi gyűjtőáruval, hanem a kamion a küldeményt házhoz fuvarozza. Részrakományt komplett kocsirakományú küldeményhez is berakhatnak, a tehergépkocsi fuvarkapacitásának jobb kihasználása érdekében.

### **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

1. Melyek a nemzetközi árufuvarozás jellemzői? Hasonlítsa össze a közúti árufuvarozást más közlekedési ágazatokkal!
2. Ismertesse röviden a közlekedési engedélyeket!
3. Miért szükségesek a kétoldalú államközi közúti fuvarozási megállapodások?
4. Határozza meg a nemzetközi közúti árufuvarozás fogalmát!
5. Ismertesse a nemzetközi közúti árufuvarozás engedélyezési rendszerét, valamint az árufuvarozási engedélyek felhasználásához kapcsolódó alapfogalmakat!
6. Mit nevezünk „kishatármenti árufuvarozás”-nak?
7. Mi a cabotage fuvarozás?
8. Hogyan nevezzük a két ország közötti export- és importfuvarozásokat, függetlenül az átmenetben érintett országok számától?
9. Ismertesse a nemzetközi árufuvarozási engedélyek fajtáit (kategóriáit), és beszéljen az engedély nélkül végezhető árufuvarozásokról!
10. Ismertesse a CMR Egyezmény jelentőségét és alkalmazási feltételeit!
11. Melyek a fuvarozási engedélyek adózási vonatkozásai? Beszéljen legalább három – európai országban használt – engedélyfajtáról!
12. Mire szolgál a CMR fuvarlevél?
13. Beszéljen a CMR fuvarlevélről: szerepe, jelentősége, tartalma (kötelező és eseti előírások) példányszámai és azok rendeltetése, a fuvarlevél kezelése!
14. Ismertesse a CMR fuvarlevél rovatait, és azok kitöltésére vonatkozó szabályokat!
15. Ismertesse a feladó és az átvevő rendelkezési jogait, az utólagos rendelkezés végrehajtását!
16. Mi a szállítmányozás? Beszéljen a szállítmányozó tevékenységről, továbbá a szállítmányozók és a fuvarozó kapcsolatairól!
17. Mi az A.T.P. Egyezmény? Beszéljen alkalmazásának feltételeiről!
18. Mi az ADR? Ismertesse az alkalmazására vonatkozó lényegesebb tudnivalókat!

## 5.12. A közúti áru fuvarozás során használatos rövidítések

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>IRU</b>  | <b>I</b> nternational <b>R</b> oad <b>T</b> ransport <b>U</b> nion<br>Nemzetközi Közúti Fuvarozási Egylet                                                                                                                                                                                             |
| <b>CMR</b>  | <b>C</b> onvention relative au <b>C</b> ontract de transport international des <b>M</b> archandises par <b>R</b> oute<br>Egyezmény a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésekről                                                                                                                  |
| <b>ADR</b>  | <b>A</b> ccorde européen relatif au transport international des <b>M</b> archandises <b>D</b> angereuses par <b>R</b> oute<br>Veszélyes Áruk Nemzetközi Szállításáról szóló Európai Megállapodás                                                                                                      |
| <b>RID</b>  | <b>R</b> èglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises <b>d</b> angereuses<br>Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat                                                                                                                           |
| <b>ATP</b>  | <b>A</b> ccord relatif aux <b>T</b> ransports internationaux de denrées <b>P</b> érissables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports<br>Gyorsan romló élelmiszerek nemzetközi szállításáról és az ilyen szállításához használt különleges szállítóeszközökről szóló Európai Megállapodás |
| <b>ATA</b>  | <b>A</b> dmission <b>T</b> emporary <b>A</b> dmission<br>Ideiglenes előjegyzési igazolvány                                                                                                                                                                                                            |
| <b>SAD</b>  | <b>S</b> ingle <b>A</b> dministration <b>D</b> ocument<br>Egységes árutovábbítási/nyilvántartási okmány                                                                                                                                                                                               |
| <b>CEMT</b> | Európai Közlekedési Miniszterek Tanácsa                                                                                                                                                                                                                                                               |



## 6. VASÚTI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

### 6.1. Vasútépítések Magyarországon

Magyarországon is foglalkoztak már a XIX. század elején a vasútépítés gondolatával 1827-ben Pest és Kőbánya között épült lóvontatású (Palmer-rendszerű) függővasút is. 1832-1836 között gróf Széchenyi István és Kossuth Lajos javaslatára az Országgyűlés foglalkozott a vasútépítéssel, és megalkotta az 1836. évi XXV. törvénycikket - az első magyar vasúti törvényt. A törvény kijelölte az országban megépítendő első 13 vasút vonalát, és kedvezményeket helyezett kilátásba a vasútépítő vállalkozók részére. 1838-ban megalakult az Első Magyar Pozsony-Nagyszombati Vasúttársaság, és engedélyt kapott a lóvasútként megépítendő Pozsony-nagyszombati vonal megépítésére. A 49,5 km hosszú vonal építését 1846 májusában fejezte be a társaság, és június 3-án nyitották meg a forgalomnak.

A vasútépítésben rejlő nagy üzleti lehetőségek több tőkéscsoport érdeklődését felkeltették. Ullman Móríc vezetésével alakult meg a Magyar Középponti Vasúttársaság, amely 1844-ben kezdte meg a Pest és Bécs közötti vasútvonal építését a Duna bal partján.

A vonal első szakasza Pest és Vác között épült meg, és ünnepélyes megnyitását 1846. július 15-én tartották. Az első mozdonyokat Belgiumból szerezték be. Legnagyobb sebességük 43 km/h volt. A megnyitáskor a „Pest” nevű mozdonnyal a 33,6 km-nyi utat 59 perc alatt tették meg. A Pest és Szolnok között megépített vonal 1847. szeptember 1-jén nyílt meg. 1848-ban, a szabadságharc idején Magyarországon összesen 243 km hosszú vasúthálózat üzemelt, amelyből 180 km volt gőzüzemű.

A Pest és Pozsony közötti 179 km-es vonal a szabadságharc után 1851. április 6-án készült el, így megvalósult a Pest és Bécs közötti vasúti összeköttetés. A kiegyezés a magyarországi vasútépítés ügyét a magyar országgyűlés hatáskörébe utalta. Meggyorsult a vasutak építése. A legfontosabb vonalak 1880-ig létrejöttek, a kamatgaranciák terhei azonban annyira megnövekedtek, hogy a magyar kormány az államvasúti rendszerre való áttérésre törekedett. 1868-ban a Pest-Salgótarján vonalat állami kezelésbe vették. A kormány az állami kezelésbe vétellel

egyidejűleg megalapította a Magyar Államvasutakat, és ugyanakkor újabb állami vasútvonalak építését is elkezdte.

Az 1910-es évekre lényegében már kialakult a magyarországi vasúthálózat centrális elrendezése. Az első világháborút megelőző években az ország vasúti hálózatának hossza összesen 22 663 km volt. A trianoni szerződés következtében a vasúthálózat és a járműállomány is erősen megcsappant. A megmaradt hálózat 8705 km lett.

A trianoni békediktátumot megelőző vasútépítési programot illetően érdemes megjegyezni, hogy a Széchenyi nevéhez fűződő vasútépítési koncepció végére az 1867. évi kiegyezést követő idők kiemelkedő személyisége, Baross Gábor, e kiváló gazdaságpolitikus, közlekedési miniszter tett pontot. A történelmi Magyarországot (a Kárpát-medencét) behálózó vasúthálózat koncepciója – túlzás nélkül – korának mesterműve. A fővárosból kiinduló sugaras fővonalakat a terepviszonyoknak és a gazdasági érdekeknek megfelelően körkörösön is összekapcsolták. A Trianon utáni Magyarország határai ezért alakultak látszólag minden etnikai és földrajzi-topográfia megfontolást nélkülözően: a határok megvonását – az akkor még katonai szempontból fontosnak tartott – körvasúti kapcsolatok lementszéséhez fűződő érdekek határozták meg.

Külön ki kell még emelni azt a ma már teljesen elfelejtett szerepet, amelyet a magyar vasút a magyar nyelv fejlesztése és meggyökeresítése érdekében tett, amikor teljesen új műszaki és egyéb, a vasút üzemeltetéséhez szükséges magyar fogalmak, szavak, meghatározások bevezetésével a német nyelvű előírások, rendelkezések, utasítások használatának megszüntetését és a magyar vasúti szolgálati nyelv kizárólagos használatát rendelte el, ugyancsak Baross utasítására.

### **6.1.1. A két világháború hatása a magyar vasutakra**

Az 1920-as trianoni békediktátumhoz hasonló, de nem területi hálózati veszteséget okozott a második világháború pusztítása. A vasútvonalakat teljesen tönkretették, a hidakat, átereszeket, de még a vasúti pályákat is felrobbantották, a pályaudvarokat, vasúti épületeket, műtárgyakat szintén szétrombolták, a járműveket használhatatlanná tették vagy elhurcolták. Az újjáépítés eredményeként helyreállították a hálózatot, és gyarapították, sőt korszerűsítették is a járműállományt, de a gőzvontatás megszüntetése, a dízel, dízel-elektromos és villamos vontatás, valamint az elengedhetetlen rekonstrukciók és fejlesztések

ellenére a MÁV a modern európai vasutakhoz képest 40-50 év hátrányban van.

Egyébként a MÁV ez idő 7200 km vasúti hálózattal rendelkezik. Ez nyolc Budapestről kiinduló fővonalból, továbbá az ezekből kiágazó fővonalakból és négy átlós jellegű fővonalból, valamint az ezekhez csatlakozó mellékvonali és gazdasági vasúti pályából áll.

A MÁV bevételei a második világháború után soha nem fedezték a kiadásait, különösen az utasforgalom ráfizetése. Ezért a vasút mindig a költségvetés támogatására szorult nemcsak a beruházási, fejlesztési feladatok finanszírozásában, hanem még a meglévő állag szinten tartásában is.

Az utóbbi évek (az 1980-as évek közepétől az 1990-es évtized első évei) rendszerváltozással járó gazdasági visszaesése a korábbi nehézségeket tovább súlyosbította. A forgalom az 1970-es évek végéhez képest felére csökkent, különösen a tranzit- és a külkereskedelmi áruforgalom esett vissza. Ez idő szerint már a szinten tartásra sem jut pénzt, bár a MÁV a dolgozók létszámát is közel felére csökkentette. Az a vasút, amelyik a múlt évszázadban a legmodernebb technikai megoldások alkalmazásában (pl. 1933-ban már alkalmazta a Budapest-Hegyeshalom vonal villamosítása során a Kandó Kálmán nevéhez fűződő magyar találmányt, a fázisváltós villamos vontatási rendszert), az évszázad végére műszakilag is az európai átlag alá süllyedt. Magyarországon a vasutak lényegében állami tulajdonban vannak, mert 1945 után a gazdasági vasutakat is államosították, de azóta az akkor 1115 km-t kitevő hálózat nagy részét az 1968-ban jóváhagyott közlekedéspolitikai koncepcióra hivatkozva megszüntették. Magántulajdonban a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút RT. (és a kezelésében lévő Fertő-vidéki Helyiérdekű Vasút) közös osztrák-magyar érdekeltségű társaság kivételével nincs. Ennek teljes hossza azonban csak 142 km.

### **6.1.2. A MÁV szerepe az európai vasúti forgalomban**

A magyar vasúthálózat Magyarország földrajzi helyzete miatt mind észak-déli, mind pedig kelet-nyugati irányban összeköti Európa országait: közvetlen vasúti kapcsolatot teremt a kontinens gazdaságilag is fontos régiói között. Tranzit szerepe más, hasonló helyzetben lévő vasutakéhoz (Ausztria, Csehország, Szlovákia) viszonyítva is kiemelkedő, a tranzitforgalomból származó bevételei ezért igen jelentősek, és hozzájárulnak az ország passzív fuvarozási szolgáltatási

egyenlegének javításához. A műszaki fejlettségének, a hálózat infrastrukturális elmaradottságának azonban a tranzitforgalomra is hatása van. Így pl. a fő tranzitvonalak fejlesztésére és szinten tartására tett erőfeszítések ellenére nem javul, sőt csökken az árutovábbítás sebessége, ellentmondva a nemzetközi egyezmények előírásainak, amelyek a közelmúltban emelték az árutovábbítási sebességet, illetve rövidítették a fuvarozási határidőt.

A vasúti áruszállítás elsősorban nagy árumennyiségek (tömegárúk) viszonylag nagy távolságra való továbbítására alkalmazható előnyösen:

*Főbb előnyei:*

- viszonylag független a külső környezeti (pl. időjárási hatásoktól,
- a közúti szállításhoz képest kisebb a szállítás fajlagos energiaigénye,
- szinte minden árufajta szállítását lehetővé teszi a vasúti kocsitípusok széles választéka,
- a közúti szállításhoz képest kisebb a környezetkárosító hatása,
- előre jól kalkulálható a tarifarendszer.

*Főbb hátrányai a kötött pályából származóan:*

- viszonylag hosszú az áruk eljutási ideje,
- viszonylag kicsi a hálózatsűrűsége, ha a feladó és/vagy a címzett nem rendelkezik iparvágány-kapcsolattal a vasúti szállításhoz kapcsolódóan közúti el- és felfuvarozásra, az áru átrakására, esetleg közbenső tárolására van szükség,
- viszonylag nagy dinamikus igénybevételek érhetik az árukat, különösen a vasúti kocsik tolatása közben,
- kevésbé rugalmas alkalmazkodóképesség a fuvaroztatói igények változásaihoz.

## **6.2. A vasút üzemeltetéséhez kapcsolódó létesítmények**

### **Vasútállomások**

A vasút üzemeltetését, a személy- és áruforgalom lebonyolítását lehetővé tevő épületek, építmények, műtárgyak, berendezések, vágányhálózat stb. elhelyezésére szolgáló, egy egységet képező területet vasútállomásnak nevezzük. Legismertebb, az utazóközönség részéről rendszeresen igénybevett építmény, az állomásépület, vasutas szaknyelven felvételi épület, ahol az utasokat fogadják, árufelvételt, árukiadást intézik, a forgalmat irányítják, illetve a vasút üzemeltetését ellátják.

*Az árufuvarozás szempontjából fontosabbak:*

- a teherpályaudvarok, amelyek elsősorban árukezelési, -berakás, kirakás, átrakás- és egyéb kereskedelmi műveletek ellátására szolgálnak,
- rendelkező pályaudvarok, amelyeken a tehervonatok szétrendezését és újbóli összeállítását végzik.

### **A vasúti pálya**

A vasúti pálya a vasúti közlekedés egyik alapeleme, amely lehetővé teszi az erőrendszer által mozgatott járművek közlekedését. A vasúti közlekedés szárazföldi, vonalas, kényszerpályás közlekedési ág. A vasúti járművek a vágány által meghatározott pályán haladhatnak, kitérésre és előzésre a vágánykapcsolatokon (váltókon) van lehetőség.

### **Vasúti berendezések**

A vasúti áruforgalmat hálózaton, a nyílt vonalon és az állomásokon létesített, helyhez kötött és mozgó berendezésekkel bonyolítják le.

*A helyhez kötött berendezések műszaki szempontból az alábbiak szerint csoportosíthatók:*

1. Alapépítmények: töltés, bevágás, hídáteresz, alagút, támfal, kerítés stb.
2. Felépítmények: ágyazat, aljázat, kapcsolószerkezetek, sínek, kitérők, fordítókorongok stb.
3. Magasépítmények: épületek (pl. felvételi épületek), fűtőházak, raktárak stb.

*A helyhez kötött berendezések rendeltetésük szerint lehetnek:*

1. Áruforgalmi berendezések: raktárak, rakodók, rakodóvágányok a hozzájuk tartozó utakkal és vágányokkal, mérlegek, élő állatok be- és kirakására szolgáló rakodók, etető- és itató-berendezések, ipavágányok stb.
2. Üzemi berendezések: vonat-összeállító és rendezővágányok, személyvonati szerelvények tárolóvágányai, kocsitisztító és kocsifertőtlenítő berendezések, akkumulátortelepek, jéggyárak, kocsisínek, síktolásra és gurításra berendezett rendez pályaudvarok stb.

### **A rakomány mérete, rakszelvény**

A vasúti járművek terjedelme, mérete vasútbiztonsági okok miatt szigorúan meg van határozva. Ugyanez vonatkozik a küldemények méretére is. A küldemény méretei a fuvarozási útvonalon érvényes rakszerelvény-méreteket nem haladhatják meg. Az állomásokon ezért a nyitott kocsikba berakni áruk terjedelmét az e célra kialakított

szerkezeten, a rakmintán ellenőrzik, hogy az az úrszelvényből ne „lógjon ki”.

*Az említett fogalmak a következőképpen határozhatók meg:*

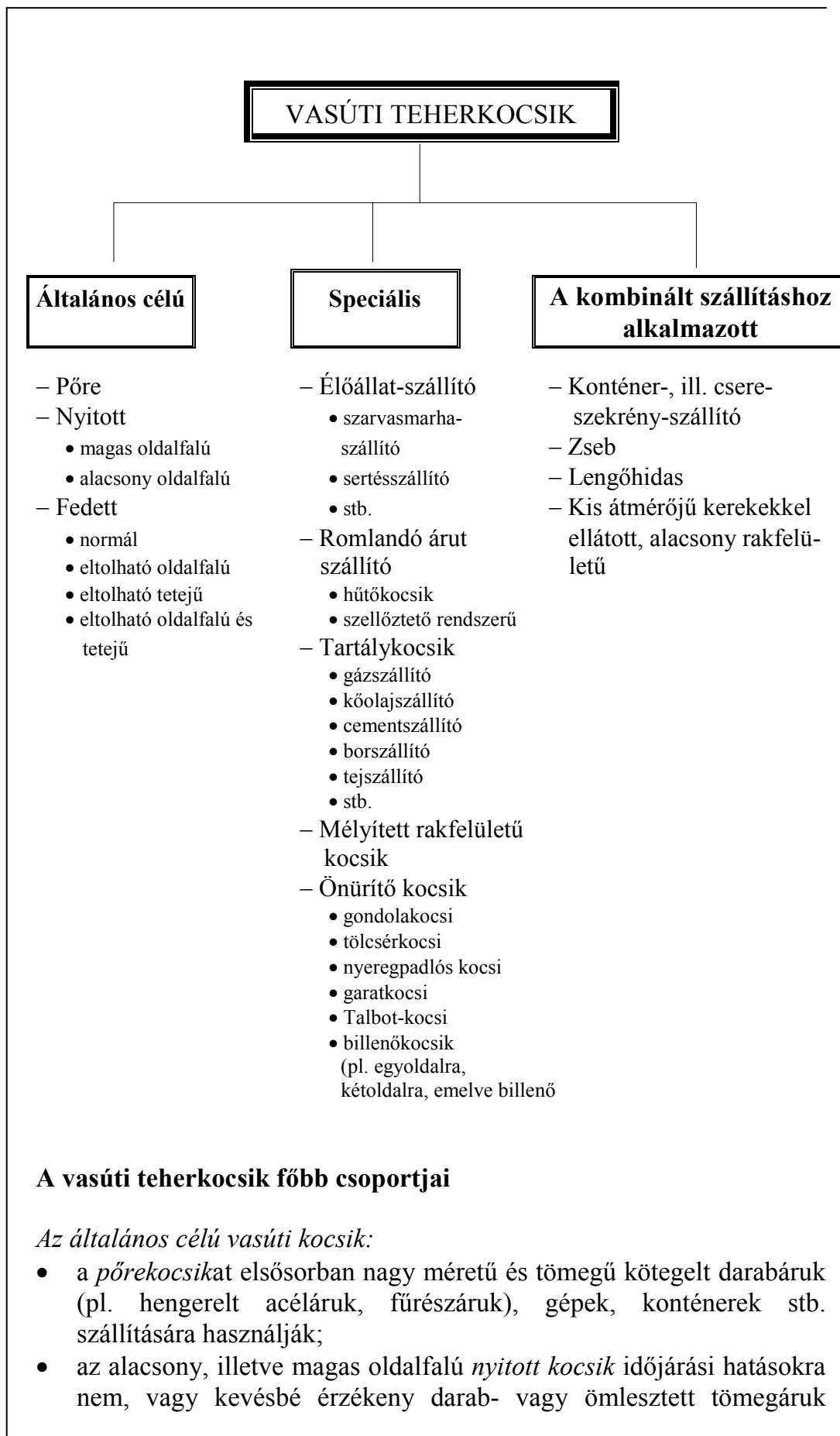
**Rakszelvény:** az a méret, amelyen belül a nyitott kocsik megrakhatóak a vasútüzem veszélyeztetése nélkül.

**Rakminta:** az az állomásokon felállított berendezés (keret, lelógó láncokkal és csengőkkel), amely alatt rakott nyitott kocsi a berendezéssel való érintkezés nélkül áthaladhat.

**Úrszelvény:** a vasúti szelvény egyes egységei (vontató és vontatott járművek), valamint a vasúti műtárgyak (hidak, oszlopok, vezetékek, alagutak stb.), továbbá a párhuzamos vágányon lévő szerelvény között előírt minimális távolság.

### **Vasúti járművek, gördülőállvány**

Gördülőállománynak nevezzük a vontató (mozdonyok) és vontatott (vasúti kocsik) járművek összességét. A vontató járművek mozgatása különböző erőforrásokkal, illetve az ezekből táplálkozó erőátviteli rendszerekkel történik. Az erőforrások lehetnek a vontató járművekbe beépített gőzgépek, belső égésű motorok, beépített áramfejlesztő gépek (dízel-elektromos meghajtás) és külső, azaz elektromos erőforrás, amelyet a vontató közvetlenül a hálózatról használ fel erőforrásként. A tengelyek meghajtását szolgáló erőátviteli rendszer műszaki megoldása is különböző lehet. A gőzüzemű mozdonyokat – energiagazdálkodási és környezetvédelmi okok miatt – Európában ma már csak érdekességgént, turisztikai célokkal üzemeltetik.



szállítására alkalmasak. Az utóbbi esetben elsősorban magas oldalfalú változataikat használják;

- a *fedett kocsik* időjárási hatásokra érzékeny darab- vagy ömlesztett tömegárúk (pl. gabona) szállítására alkalmazhatók. Eltolható tetejű változataik darus rakodást, eltolható oldalfalú változataik emelt szintű rakodó nélküli emelőtargoncás rakodást tesznek lehetővé.

*Speciális célú* (egyfajta áru vagy meghatározott árucsoport továbbítására alkalmas) *vasúti kocsik* pl. az élőállat-szállító kocsik, a romlandó árut szállító kocsik, a tartálykocsik, a mélyített rakfelületű továbbá az önürítő vasúti kocsik.

Az *önürítő vasúti kocsik* mechanikai hatásokra kevésbé érzékeny ömlesztett tömegárúk pl. szén, érc, kavics, zúzottkő szállítására alkalmazhatók. Kirakásukhoz nincs szükség rakodógépekre, csupán megfelelő szintkülönbségre az anyag kiömlésének lehetővé tételére, ami többnyire emelt szintű kirakodó vágány vagy a pályaszint alá süllyesztett hombárok segítségével érhető el. Két építési módjuk különböztethető meg aszerint, hogy a kocsiszekrény fenékajtóin keresztül, vagy az oldalfalak irányában, az itt elhelyezett ürítőnyílások, vagy a kocsiszekrény billentésével és az oldalfalak legalább részbeni felnyitásával ürítik őket.

### Rakszerek, rakodólapok, konténerek

A **rakszerek** olyan, nem a kocsi tartozékát képező rakodási segédeszközök, amelyeket a fuvarozás tartama alatt az áruk rögzítésére vagy védelmére használnak, és valamely vasút tulajdonában vannak. A rakszerek a küldeményt a rendeltetési állomásig kísérik. Valamennyi rakszert el kell látni a tulajdonos vasút cégjelével. A ponyvákat minden esetben, az egyéb rakszereket pedig értéküktől függően általában sorszámmal is ellátják.

A **rakodólapok** olyan fuvarozási segédeszközök, amelyek alkalmasak gépesített árumozgatáshoz kialakított egységrakomány képzésére.

A *síkrakodólap* rendszerint fából készült, sík felületű áralátét. Szerkezete egyszerű, az egységrakomány-képzés egyik leggazdaságosabb eszköze.

Az *oldalfalas rakodólapot* legalább három oldalon függőleges oldalfal határolja. Ezeket célszerűen úgy alakítják ki, hogy lehetővé tegyék a rakott rakodólapok egymásra helyezését, halmozását.

A *csererakodólap* olyan egységes kialakítású rakodólap, amelyet megfelelő feltételek betartásával lehet áru fuvarozáshoz felhasználni. Az

országos szabvány fából készült, 800x1200 mm méretű, négy oldalról kezelhető sík rakodólap. Gyártásukat, forgalomba adás előtti minősítő vizsgálatukat a MÁV végzi.

A **konténer** célszerűen kialakított, saját futómű nélküli fuvarozási segédeszköz. Tartós kivitelű, tehát ismételten felhasználható; kialakítása olyan, hogy könnyű kezelése, többféle fuvareszközön való fuvarozása, illetve megrakása és ürítése célirányosan végrehajtható; legalább 1 m<sup>3</sup> belső térfogatú.

### 6.3. A vasúti fuvarozással összefüggő fontosabb műszaki fogalmak

A vasúti fuvarozás az áru feladója és címzettje részéről is igényel bizonyos, a vasúti forgalommal összefüggő műszaki ismereteket. Egyebek között nem nélkülözhetik pl. a vasúti kocsikra, a tengelynyomásra, a rakszelvényre, a rakodóeszközökre stb. vonatkozó tudnivalókat.

#### A vasúti nyomtáv

A nyomtávolság vagy nyomtáv a vágány két sínszálának egymástól való távolsága a sínfejek belső élei között mérve. Megkülönböztetünk normál, széles és keskeny nyomtávot.

A *normál nyomtávú* vasút 1435 mm-es. Ezt a szabványt Angliában határozták meg és az angol postakocsi tengelytávjának, azaz 4 láb 8,5 hüvelyk = 1435 mm távolságnak felel meg. Európában a vasutak normál nyomtávot használnak. Kivétel: Szovjet utódállamok 1520 mm, Spanyolország 1676 mm, Portugália 1665 mm, Finnország 1524 mm, Írország 1600 mm.

A *széles nyomtávolságú* vasutakat a normál nyomtávnál nagyobb nyomtávolsággal építik. A világ vasúthálózatának mintegy 14%-a széles nyomtávolságú. A már felsorolt európai országokon kívül széles nyomtávot alkalmaznak Mongóliában 1520 mm, Iránban 1520 mm.

A *keskeny nyomtávolságú* vasutaknak az 1435 mm-esnél kisebb nyomtávolságúakat nevezik. Ilyenek általában az ún. gazdasági vasutak (kisvasutak). Magyarországon is hosszú keskeny nyomtávolságú vasúthálózat volt a gyenge kihasználtságú vonalak megszüntetése előtt – 1968-ban ezek hossza még 1115 km-t tett ki.

A különböző nyomtávolságú vonalak csatlakoztatása esetén nyomtávsváltós forgalomról beszélünk. Technikailag a nyomtávsváltás az

áru átrakásával, tengelycserével, tengelytávállítással vagy görgős eszközökön való továbbítással oldható meg. (Ezzel a jegyzet további részében foglalkozunk.)

### Tengelynyomás, folyómétertömeg

A tengelyterhelés és a folyómétertömeg fogalmak a vasúti pálya teherbíró képességére utalnak. Azt a műszakilag megengedett üzemi felső tömeget jelzik, amivel a vasúti kocsi egy-egy tengelye a vasúti sínpárra nehezedhet. A vasúti pálya teherbírása a pálya műszaki jellemzőitől és műszaki állapotától (karbantartás) függ.

A pálya teherbírására jellemző:

- a tengelynyomás (tengelyterhelés) és
- a folyómétertömeg.

A tengelyterhelés a vasúti kocsik saját, valamint rakománytömege összegének és a tengelyek számának hányadosával egyenlő. A méterenkénti tömeg a vasúti kocsi saját, valamint a rakomány tömege összegének a vasúti kocsi be nem nyomott ütközők közötti hosszának hányadosával egyenlő.

### Vonalosztályok

A COTIF-ban, illetve CIM-ben részt vevő országok vasútjai a tengelyterhelés és a folyómétertömeg szempontjából ún. vonalosztályokba tartoznak. A vonalosztályt A, B, C illetve D betűvel jelölik, s a jelölés arra utal, hogy a vasúti szerelvényekbe sorolt vasúti kocsik tengelyterhelésének mi a felső határa. A következő vonalosztályokat alkalmazzák:

| Jelzés         | Megengedett legnagyobb tengelyterhelés (tonna) | Megengedett legnagyobb méterenkénti tömeg (t/m) |
|----------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| A              | 16                                             | 4,8                                             |
| B <sub>1</sub> | 18                                             | 5,0                                             |
| B <sub>2</sub> | 18                                             | 6,4                                             |
| C <sub>2</sub> | 20                                             | 6,4                                             |
| C <sub>3</sub> | 20                                             | 7,2                                             |
| C <sub>4</sub> | 20                                             | 8,0                                             |
| D <sub>5</sub> | 22,5                                           | 6,4                                             |
| D <sub>6</sub> | 22,5                                           | 7,2                                             |
| D <sub>7</sub> | 22,5                                           | 8,0                                             |

A MÁV és a GYSEV a C<sub>2</sub> vonalosztályba, a BHÉV a B<sub>1</sub> vonalosztályba tartozik. A MÁV néhány tranzitvonalára D<sub>2</sub> vonalosztályt alkalmaz zárt szerelvények áthaladásánál, ha előzetesen egyeztetik ezt az érdekelt fuvarozásban részes vasutak.

### Raktömeg, terhelési határ

A raktömeg (raksúly) a kocsira jellemző azon adat, amely megmondja, hogy milyen tömegű (súlyú) áru fuvarozására alkalmas a kocsi. A terhelési határ az az érték, ameddig a kocsit maximálisan meg lehet terhelni. Nyilvánvaló, hogy az utóbbi adat mindig nagyobb, mint a raktömeg, esetleg egyenlő azzal.

Az előbbiekből az is következik, hogy a raktömeg és a terhelési határ (tömeg, súly) mindig egyedi, meghatározott fix érték, műszaki mutató a kocsi szempontjából, mégpedig annak függvényében, hogy a megrakott kocsi milyen vonalosztályba tartozó vasúti vonalon halad át.

Előfordulhat ugyanis, hogy korszerű, nagy terhelési határú kocsi nem használható ki teljes mértékben, nehogy túllépje tengelynyomása a fuvarozásban részes valamelyik vasúton megengedett mértéket (tengelynyomás-túllépés). Más esetekben, amikor a megrakott kocsi tengelynyomása nem okoz túllépést, de magát a kocsit terhelési határánál nagyobb árutömeggel rakták meg, túlsúlyról van szó. Az utóbbi esetben a felesleges raktömeget ki kell rakni, illetve más kocsiban továbbítani.

A kocsi terhelésére vonatkozó súlyadatokat a kocsi továbbítási sebességének függvényében a kocsi mindkét oldalán fel kell tüntetni.

## 6.4. A szállítmányozás szerepe, a szállítmányozó teendői vasúti fuvarozás esetén

A nemzetközi kereskedelmi forgalom realizálása során az áru értékében megjelenik a fuvar- és a szállítmányozási költség is. Ennek a költségnek a részaránya az áru értékén belül sok tényezőtől függően (árufajta, paritás, fuvarozási távolság, ill. a fuvarozási ágazat) kisebb vagy nagyobb lehet. A **szállítmányozó rendelkezik azokkal az eszközökkel és lehetőségekkel**, amelyekkel ezt az arányt kedvezően befolyásolni és alakítani lehet. **A szállítmányozás tehát az áruforgalom folyamatának egyik szaktevékenysége.** Különösen igaz ez a vasúti áru fuvarozáshoz kapcsolódó szállítmányozási feladatoknál, amely indokoltá teszi a nemzetközi áruforgalomban a szállítmányozó igénybevételét.

A szállítmányozó nagy jártassággal rendelkezik az egyes vasúttársaságok belföldi és nemzetközi szabályozásában és a vasutakkal megkötött szerződéseiben – összegyűjtve sok-sok árutulajdonos fuvarozásra alkalmas árumennyiségét – nagyobb volumen birtokában képes a legoptimálisabb fuvardíjszint elérésére. Ezáltal a jelentéktelenebb

mennyiséggel rendelkező fuvaroztatók fuvar költségeit is a szállítványozó olyan alacsony szintre tudja alakítani, amilyenre a megbízó, csupán a saját mennyisége birtokában, képtelen lenne. Mindemellett elvégzi a szükséges kalkulációkat a leggyorsabb és leggazdaságosabb fuvarozási útvonal kiválasztására, valamint a fuvarozás befejeztével ellátja az utókalkulációs és reklamációs feladatokat is.

A vasúti fuvarozást megelőzően általában szükségessé válik a küldeményeknek a vasútállomásra történő, ún. **felfuvarozása**, illetve a rendeltetési helyhez legközelebb eső vasútállomástól egy ún. **elfuvarozása**, amely általában tehergépkocsikkal történik közúton. Természetesen csak azokon a helyeken – és ez van többségben – hol a termelő, vagy felhasználó nem rendelkezik **iparvágánnyal**. A nagyobb ipari és mezőgazdasági termelőüzemek, illetve a nagyobb felhasználók raktár és telephelyei iparvágánnyal ellátottak. A vasúti fuvarozás szervezése a legtöbb esetben speciális ismereteket igénylő szállítványozási feladat. A szállítványozási feladatot vagy a kereskedelmi ügyletet megkötő és hozzáértő szakemberrel rendelkező cég látja el, vagy megbízza a szállítványozási szakterületre specializálódott valamelyik nemzetközi szállítványozói vállalatot. E vállalatnak széles körű nemzetközi kapcsolatrendszerrel kell rendelkeznie, és tudnia kell olyan fuvarelőnyöket kínálni, amelyek az áruüzlet gazdaságosságát jó irányba képesek alakítani.

Az üzlet jellege szerint kontinentális és interkontinentális forgalmakat különböztetünk meg.

## 6.5. Vasúti fuvaroztatással kapcsolatos feladatok kontinentális forgalomban

A vasutakat tehát **fuvarozási kényszer** köti, ami azt is jelenti, hogy a vasút a fuvarozást csak akkor tagadhatja meg, ha a fuvarozás a vasút rendelkezésére álló fuvarozási eszközökkel nem lehetséges, vagy ha a fuvarozást olyan körülmények akadályozzák, amelyeket a vasút nem kerülhet ki, és amelyeknek az elhárítására nem képes. Feltételezve, hogy minden egyéb feltételt teljesített, a fuvaroztató feladata annak a meghatározása, hogy melyik nemzetközi jogszabály hatálya alatt kerülhet a fuvarozás lebonyolításra. Ennek megfelelően **CIM** vagy **SZMG SZ fuvarlevél** kerül kiállításra.

A fuvarozási szerződés megkötésével a küldemény útjára indul, hogy az adásvételi szerződés szerinti felhasználóhoz jusson.

A fuvaroztatónak azonban gondosan elő kell készíteni a fuvarozást. A legfontosabb szempontok, amelyeket feltétlenül szem előtt kell tartani:

a) **Az áru neme, az áru fajtája**

Ismerni kell, hogy nem veszélyes-e az áru, ha igen, úgy megfelel-e a **veszélyes áru fuvarozására** vonatkozó előírásoknak. Megfelelő-e az áru **külső és belső csomagolása**? Alkalmas-e, vagy egyáltalán lehetséges-e vasúton történő fuvarozásra, illetőleg nem esik-e **postakényszer alá**? (A vasúti fuvarozásból ki vannak tiltva azok a küldemények, amelyeknek a továbbítása az érintett országok akárcsak egyikében is a posta kizárólagos joga.)

b) **Az elfuvarozandó áru mennyisége**

Amennyiben az áru összsúlya a csomagolással együtt 5000 kg-nál több, vagy terjedelménél fogva a vasúti kocsi térfogatát teljesen kitölti, illetőleg jellegénél fogva fuvarozásához külön vasúti kocsi – **kizárólagos kocsihasználat** – szükséges, úgy **kocsirakományú küldeményről** beszélünk, ellenkező esetben darabáru küldeményről, mai szóhasználattal **kisáru küldeményről**.

Darabáru küldemény esetén azt is meg kell vizsgálni, hogy a közvetlen vasúti fuvarozás előnyös-e, vagy valamelyik szállítmányozó által szervezett **gyűjtőforgalom** keretében és díjaival érdemes-e elfuvaroztatni. Nagyobb értékű, de kisebb tömegű áru gyors elfuvarozása vasúton **expressz áruként** lehetséges, ez azonban jóval költségesebb.

c) Az adásvételi **paritás** értelmében hol van a költség és kockázatviselés pontja, s ennek megfelelően milyen **bérmentesítési** előírást kell választani.

**CÍM** forgalomban szabad bérmentesítés mellett a lehetőségek széles választéka áll rendelkezésre. Korlátozottabb, és külföldi szállítmányozó szolgáltatásának igénybevétele szükséges a szovjet utódállamokkal lebonyolódó forgalomban alkalmazásra kerülő bilaterális **SZMG SZ** megállapodás joghatálya alatt.

d) Egyes üzleteknél fontos szempontként kell figyelembe venni az **akkreditív**ben rögzített feltételeket. Eltérti nem lehet, ezért a fuvarozás végrehajtásának meghatározója.

e) Meghatározó a fuvaroztató számára a vasúti fuvarozás megszervezésénél az esetleges útközbeni vámkezelésre vonatkozó előírás. A kiviteli vagy behozatali engedélyek, esetleg keretengedélyek meghatározott pontra telepítve csökkentik a fuvarszervezés alternatíváit.

- f) Figyelemmel kell lenni az **áru jellegére és halmazállapotára**. Olyan küldemények, amelyeknek az elfuvarozása valamilyen speciális vasúti kocsit igényelnek, különleges fuvaroztatói feladatot adnak. Ismerni kell az adott feladási ország vasútjának lehetőségeit. Rendelkezik-e a szükséges különleges építésű kocsival, vagy magánkocsi – „P”-kocsi – bérbevétele szükséges. Külön-külön szigorú műszaki előírások szerint megépített **tartálykocsikat** igényelnek, pl. a bor és alkohol, a növényi olaj, az ásványolaj küldemények, az ásványolaj-lepárlási termékek, a nyomás alatt oldott és cseppfolyósított gázok. A gabona- és takarmány-küldemények, az ömlesztett műtrágyák, a szén és különféle érc-küldemények korszerű fuvarozásához különleges építésű **alul vagy oldalt üríthető vasúti kocsik** szükségesek. A romlékony vagy fagyveszélyes áruk fuvarozásához hűtőkocsik kellenek, amelyekben a kívánt hőmérséklet a fuvarozás teljes útvonalán biztosítható. A kis testű állatok – juhok, sertések – fuvarozásához kétrakszintű élő állatot szállító vasúti kocsira van szükség. A személygépkocsik gazdaságos fuvarozásához emeletes autószállító kocsik vannak.
- g) **Rakmintán túlérő** küldemények fuvarozásához általában süllyesztett rakterületű vasúti kocsik szükségesek. Amennyiben ez sem elegendő, akkor a fuvarozásban részt vevő vasutaktól – a feladási vasútnál kezdeményezve – előzetes fuvarozási, illetve **útvonal engedély** beszerzése válik szükségessé. Az engedély kiváltásához meg kell adni az érintett küldemény pontos rajzát, és milliméterekben kifejezett méretadatait, amelyek alapján a vasutak pontról pontra meghatározzák a lehetséges fuvarozási útvonalakat, úgy hogy a vasútüzemet balesetmentesen tarthassák fenn. Mindez jelentős többletköltséggel jár.
- h) Meghatározó a **fuvarozás módja**. Elegendő-e a normál **teherárúként** való továbbítás, vagy gyorsabb előre kimunkált tehervonati menetrend szerinti csatlakozások előírása szükséges.
- i) Meg kell vizsgálni a fuvarozás irányának megfelelően a különféle mellékszolgáltatások lehetőségeit, hogy melyeket képes a vasút nyújtani, és melyekhez szükséges külföldi szállítványozó közreműködését igénybe venni.
- j) Tipikus szállítványozói feladat olyan fuvarozásokban való aktív közreműködés, amelyeknél kereskedelem-politikai okok miatt valamilyen manipulációt kell végrehajtani. Ennek egyik legjellemzőbb módja a **reexpedíció**. Ebben az esetben egy

**fuvarozási szerződés** helyett két vagy több szorosan egymást követő fuvarozási szerződéssel jut el az áru a rendeltetési helyre, és eközben nem kerül ki a vasút felügyelete alól. Ugyancsak kereskedelem-politikai oka van a reexportnak, amelynél a külkereskedő csak viszonteladói szerepet tölt be. Szükséges lehet a reexpediálás olyan esetekben is, amikor valamelyik ország vám- vagy államigazgatási törvényei nem engedik meg bizonyos országokból származó áruk bevitelét, vagy igen magas vámmal sújtják.

## 6.6. Megbízási szerződés

A szállítmányozó tehát ahhoz, hogy az e fejezetben elmondottak szerinti feladatokat elláthassa, megbízást kap, ill. megbízási szerződést köt az árutulajdonossal (eladóval, vagy vevővel). A megbízásnak tartalmaznia kell mindazon adatokat, amelyek a feladat végrehajtásához elengedhetetlenül szükségesek, és amelyek az előzőekben elmondottak szerint a küldemény fajtájára, csomagolására, terjedelmére, veszélyességére, különleges kezelhetőségére vonatkoznak, kiegészítve mindazon információkkal, amelyek a célirányos végrehajtást, a sürgősséget jelölik. A megbízási szerződést lehetőleg írásban kell megkötni. Létrejöhét úgy is, hogy a megbízó visszaigazolja a szállítmányozó ajánlatának az elfogadását. A korunkra jellemző gazdasági körülmények között igen fontos, hogy a megbízás elfogadásakor tisztázott legyen a megbízó fizetőképessége, és a pénzügyi fizetési feltételek.

**Megbízás  
tartalma**

## 6.7. Egyezmények és megállapodások

A belföldi és nemzetközi vasúti áruforgalmat különféle megállapodások és egyezmények szabályozzák. Három csoportot különböztetünk meg:

1. Műszaki, technikai jellegű egyezmények
2. Gazdasági, pénzügyi jellegű megállapodások
3. Jogi vagy jogszabály jellegű megállapodások

## 6.8. A nemzetközi vasúti áru fuvarozás jogi szabályozása

Az ilyen szabályozások, megállapodások és egyezmények képezik a belföldi és a nemzetközi fuvarjogot. A következőkben kiemelt tartalmi jegyek gyakorlatilag minden fuvarjogszabályban megtalálhatók. Sémájuk a következő:

- Meghatározza önmaga tárgyát és érvényességi területét.
- Megszabja a vasúti fuvarozás feltételeit, felsorolva azokat az eseteket és áruféleségeket, amelyeket a vasút nem, vagy csak feltételesen fuvaroz.
- Ismerteti a fuvarozási szerződés megkötésének idejét, helyét és módját.
- Megszabja a fuvarozás okmányát, a vasúti fuvarlevelet, annak kitöltését és a kiállításal kapcsolatos felelősséget.
- Szabályozza a fuvarozási szerződés végrehajtásának főbb mozzanatait, valamint a teendőket, a végrehajtás során bekövetkező akadályok esetére.
- Szabályozza a fuvarozás során alkalmazandó díjszabásokat, a fuvar költségek felszámítását és megfizetését.
- Felsorolja, hogy ki, mikor és milyen módon változtathatja meg a fuvarozási szerződést.
- Rögzíti a vasút felelősségét, annak mértékét. Szabályozza a felelősség alóli mentesség kérdését az áru részleges vagy teljes megsérülése ill. elveszése esetén.
- Szabályozza a peren kívüli felszólamlásokat. Reklamációk, keresetek esetére meghatározza azok formáit, okmányait, a benyújtás helyét és határidejét, az elévülési időt, a reklamációra jogosultat, ill. a jogosultság átruházásának módját.
- A vasutak egymásközti elszámolására előírásokat tartalmaz.
- Foglalkozik a felmerült viták peres úton történő rendezésének kérdéseivel.
- A záró részben önmaga fenntartásával (revízióval és módosításokkal), illetve az ezzel kapcsolatos szervezeti, ügyviteli és egyéb formai kérdésekkel.

Ezek után vegyük számba a számunkra fontos szabályozásokat:

**Belföldi  
áru fuvarozás  
szabályozása**

A **belföldi áru fuvarozást** Magyarországon elsődlegesen a **Polgári törvénykönyv XLI. Fejezete 488-506. §-i** szabályozzák. A törvény kimondja, hogy „(1) Fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó díjazás ellenében köteles a küldeményt rendeltetési helyére továbbítani és a

címzettnek kiszolgáltatni.” „(2) A szerződés a fuvarozás elvállalásával jön létre. Jogszabály kimondhatja, hogy a küldemény átvétele jelenti a fuvarozás elvállalását.”

A vasúti áru fuvarozást hosszú éveken át **A VASÚTI ÁRUFUVAROZÁS SZABÁLYZATA (VÁSZ)** feltételei szerint bonyolították le. A VÁSZ rövidítés napjainkra is megmaradt, de az új vasúti törvényt követően 1997. 01. 01-jétől az **ÁRUFUVAROZÁSI ÜZLETSZABÁLYZAT** keretében a **Vasúti Áru fuvarozási Szerződések** rövidítésévé lett. Az új VÁSZ lényegében azonos szövegszerkezettel külön szabályzatként él a MÁV Rt. és külön a GySEV Rt. üzletmenetében. Az 1997-től érvényben lévő VÁSZ megfelel az EU normáinak. (A vasúti törvénynek és az EU idevonatkozó ajánlásának megfelelően a magyar vasutaknál is – hasonlóan Európa többi vasútjához – megtörtént a vasút privatizációja, ill. szétválasztása **Pályavasúttársaságra és Kereskedő Vasútra [91/440/EU direktíva]**). A VÁSZ I. rész tartalmazza a **Vasúti Áru fuvarozási Szerződések Általános és Kiegészítő Feltételeit**, a II. rész pedig az **Árudíj-szabásokat**. Az üzletszabályzat egyik leglényegesebb változása a korábbiakhoz képest, a fuvarozási szerződés megkötésének ideje. Talán korás is megelőzve – nemzetközi szabályozásban a változtatás talán az ezredfordulóra várható – a fuvarozási szerződés nem a küldemény fuvarozásra történő átadásának pillanatában jön létre, hanem akkor, ha a megrendelt vasúti kocsit a vasút fuvarozásra kiállítja, vagy a megrendelést elfogadja, ill. visszaigazolja. „Nagymennyiségű áru fuvarozására, vagy meghatározott időközönként ismétlődő áru fuvarozásra tartós együttműködésüket szabályozó szerződést” köthet a vasúttársaság és a megrendelő. Ez a **keretszerződés**, amelyet írásba kell foglalni. „Ha a szerződés teljesítését megkezdték, az írásba foglalás elmaradása a szerződés érvényességét a már teljesített szolgáltatás tekintetében nem érinti.” A fuvaroztatónak a megrendelésben közölni kell a vasúttársasággal a költségviselő megnevezését. „Ha a fuvaroztató költségviselőként nem feladót vagy a címzettet jelöli meg, a költségviselőtől a fizetés elvállalására igazolást kell mellékelni. Központi elszámolású fizetési módot a megrendelő akkor írhat elő, ha a költségviselő a vasúttársasággal a fuvar költségek központi elszámolása érdekében megállapodást kötött. Ilyen esetben a költségviselő nevének kívül a vasúti azonosító számát is fel kell tüntetni.” **Iparvágány használata esetén:** „A vasúttársaság – eltérő megállapodás hiányában – a fuvarozási szerződés teljesítését az iparvágányon történő áruátvétellel kezdi meg, illetve az áru átadásával fejezi be. Ha a vasúti kocsi kiállítását, kihúzását, az iparvágány használója végzi, a fuvarozási szerződés teljesítése a kiszolgáló állomáson kezdődik, illetve fejeződik be.”

A kiviteli küldeményhez szükséges vasúti kocsi megrendelése mindig a feladási vasút belső jogszabályai, tehát Magyarországon a VÁSZ előírásai szerint történik. Ennek megfelelően a fuvarozáshoz szükséges vasúti kocsit és rakszereket.

- a) belföldi rendeltetésű áruhoz  
közönséges kocsi esetén: a berakás előtti 2. munkanap,  
különleges kocsi esetén: a berakás előtti 3. munkanap;
- b) külföldi rendeltetésű áruhoz  
közönséges kocsi esetén: a berakás előtti 3. munkanap,  
különleges kocsi esetén: a berakás előtti 4. munkanap

kell megrendelni.

A kocsimegrendelés a feladási állomáson írásban történik, és azt a vasút elfogadás esetén visszaigazolja.

A vasút fejlődése már a XIX. század végére szükségessé tette a vasúti áru fuvarozás nemzetközi szabályozását. Az első vasúti **Áru fuvarozási Nemzetközi Egyezményt (ANE)** 1890-ben kötötték és 1893-ban lépett életbe. Ezzel kialakult Európában az egységes nemzetközi vasúti fuvarjogrendszer. Alapvetően két ellentétes követelménynek kellett megfelelni, éspedig a relatív stabilitás, másrészt a változó követelményekhez való igazodás, az időről időre történő megújulás követelményének. Az ANE-t 9 ország fogadta el. A részes vasutak – beleértve a később csatlakozókat is – saját vagy a fuvaroztatók kezdeményezésére igyekeztek a vasútüzem, a technika és a gazdasági kapcsolatok fejlődésének megfelelően aktualizálni és korszerű szinten tartani az egyezményt. A különböző szakbizottságok egész sorának évekig tartó munkája kerül a revíziós bizottság elé, s a kialakult egyezményt a tagállamok írják alá. Az ANE hossz életű volt, mert – bár többszöri revízióon esett át – 1952-ig volt érvényben. Az 1952-ben Bernben aláírt egyezményre használták először a francia megnevezés (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer – Nemzetközi Egyezmény Áruk Vasúton Történő Fuvarozására) alapján a **CÍM** rövidítést, amely azóta is közhasználatban van.

Az 1980. májusában lezajlott revíziós konferencia eredményeként 1985. május 1-jén, tartalmában és szerkezetében is jelentősen átdolgozott egyezmény lépett életbe a következő dokumentumok meghirdetésével:

- Nemzetközi vasúti fuvarozásra vonatkozó egyezmény (convention relative aux transports ferroviaire) **COTIF**.
- A **COTIF „A” Függeléke** az Egységes jogszabályok utasok és poggyász nemzetközi vasúti fuvarozására vonatkozó szerződésről (Régles uniformas concernant le contrat de

transport international ferroviaire des voyageurs et les bagages)  
**RU/CIV.**

- A **COTIF „B” Függeléke** az Egységes jogszabályok áruk nemzetközi vasúti fuvarozására vonatkozó szerződésről (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises) **RU/CÍM.**

Ez a szerkezeti változás azt is jelenti, hogy az alapvetően vasúti hatáskörbe tartozó fuvarozási és jogi kérdéseket a változó körülményekhez és követelményekhez, fuvaroztatói igényekhez, fuvarpiaci feltételekhez gyorsabban, rugalmasabban lehet hozzáigazítani. Meg kell jegyezni, hogy a COTIF6CÍM revíziója jelenleg is folyik, és az új, az EU sajátosságaihoz is hozzáigazított Egyezmény, amelyik a nemzetközi vasúti áru fuvarozás szempontjából számunkra a legnagyobb jelentőséggel bír. A COTIF6CÍM tagjai: valamennyi európai ország, a volt Szovjetunió utódállamai kivételével, továbbá Irak, Irán, Szíria és Libanon, valamint Algéria, Marokkó és Tunézia.

A CÍM magasrendű jogszabály, amelyet az Egyezményhez csatlakozott országok törvényhozása, parlamentje hagy jóvá és emeli törvényerőre.

A CÍM a küldeményekre a fuvarozási kényszer elvét mondja ki. Az Egyezmény az áruféleségeket három nagy csoportra, a feltétel nélkül fuvarozhatóakra, a feltételesen fuvarozhatóakra és a fuvarozásból kizárt árukra osztja. A **fuvarozási kényszer** azt jelenti, hogy a vasút köteles a feltétel nélkül és a feltételesen fuvarozható árukat maradéktalanul elfuvarozni, amennyiben a fuvarozáshoz szükséges feltételeket teljesítették (pl. megfelelő csomagolás, biztonsági jelölések, bárcák, kíséző biztosítása stb.). A fuvarozásból kizárt árukat – amelyek lehetnek feltételesen fuvarozható áruk is a szükséges feltételek megléte nélkül, vagy pl. a postakényszer alá eső áruk – a vasút nem köteles fuvarozásra átvenni. Nincs fuvarozási kényszer akkor sem, ha hatósági- vagy kormányrendelet, ha természeti katasztrófa következtében a forgalom részben vagy egészben szünetel, vagy csak meghatározott árukra nézve üzemel.

A második világháborút követően Európában és Ázsiában létrejöttek népi demokratikus és szocialista országok, amelyek gazdaságukban a tervgazdálkodást, a kölcsönös segítségnyújtást és gazdasági célkitűzéseik összehangolását irányozták elő. Ehhez a törekvéshez volt szükség arra, hogy az egymás közötti vasúti áru fuvarozásokat olyan nemzetközi fuvarjog alapján szervezzék és valósítsák meg, amely e sajátosságoknak jobban megfelel. Ezt természetesen az is indokolta, hogy a CÍM a Szovjetunióban és az ázsiai országokban nem volt – és ma sem – érvényes. A háborút követő években, első lépésként, kétoldalú határforgalmi megállapodásokat kötöttek. Ilyen kétoldalú megállapodást

kötött Magyarország a Szovjetunióval 1946-ban. Szükségessé vált azonban egy multilaterális szabályozás, amely 1951. november 1-jén lépett életbe MGSZ (Mezsdunarodnoje Gruzovoje Szooobszenyje Nemzetközi Árufuvarozás) néven. Az átdolgozásra itt is szükség volt, és a módosított, kiegészített változat 1954. január 1-jén lépett életbe, de már SZMGSZ Szoglasenyije o Mezsdunarodnom Gruzovom Szooobszenii = Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Megállapodás) néven. Ehhez 1954-1956 között csatlakoztak a távol-keleti „szocialista” országok: Mongólia, Kína, Észak-Korea és Vietnám. Magyarország számára is megvoltak ennek az előnyei, mert a Megállapodás alapján lehetővé és szabályozottá vált a vasúti áruforgalom a távol-keleti országokkal. Az SZMGSZ aláírói a vasutak főhatóságaként működő minisztériumok képviselői és nem az állam, mint a CÍM-nél. Jogerőt tekintve tehát alacsonyabb szintű annál. Az aláíró vasutak közös szerve az OSZZSD, a Vasutak Együttműködési Szervezete varsói székhellyel, amelynek Főbizottsága felelős a Megállapodással kapcsolatos ügyek vitelért.

Az új fuvarjogi Megállapodás alapja a CÍM volt, amelynek valamennyi európai ország tagja is maradt. Az Egyezménytől eltérő szabályozásokra az eltérő gazdasági és technikai háttér, valamint a tervutasításos rendszer miatt volt szükség.

A FÁK vasútjaival kétoldalú megállapodás alapján továbbra is az SZMGSZ szabályai kerülnek alkalmazásra.

Más nemzetközi megállapodások is léteznek az előbb említett FÁK vasútjaival kötött bilaterális Megállapodáson túlmenően. Ezek alkalmazási területe, következésképpen jelentőségük is, lényegesen kisebb az előzőekben említetteknél. Rendszerint 2-4 ország között érvényesek és jellemzőjük, hogy vagy a CÍM-et, vagy az SZMGSZ-t tekintik alapnak, és ehhez mérten tartalmaznak kiegészítő, vagy korlátozó határozmányokat é térnek ki az adott forgalmi viszonylat sajátosságaira.

## 6.9. Műszaki-technikai jellegű nemzetközi egyezmények

A vasutak üzemeltetésének és biztonságának sok **technikai-műszaki feltétele** van. Ezek kialakítása és kölcsönös elfogadása, a vasútüzem fejlődésének és korszerűsítésének megfelelő „napra kész” állapotban tartása éépoly régi és állandó a vasutak nemzetközi együttműködésén belül, mint a fuvarjogi kérdéseké. Fontosságát tekintve talán még meg is előzi az utóbbiakat, mert közvetlenül értékek, valamint személyi biztonság és anyagi eszközök megóvására vonatkoznak. Ez tehát azt

jelenti, hogy szabályozni kell a vasúti pályára, a gördülő állományra, a kocsik megrakására és terhelésére, a kocsik és rakszerek kölcsönös használatára vonatkozó normákat és eljárásokat. A kérdések jellegéből adódik, hogy ezek a **műszaki-technikai jellegű nemzetközi egyezmények** elsősorban a vasutak egymásközi (és alapvetően csak a vasutakat érintő) megállapodásai, de hasznos és olykor szükséges a fuvaroztató számára is ezeknek az ismerete.

A **CÍM-hez tartozó RIV** (Regolamento Internazionale Veicoli), az **SZMG SZ-hez tartozóan pedig a PPV** (Pravila Polsovanija Vagonami) tartalmazza röviden a kocsiszabályzatot, bár a RIV (önmagában vagy a mellékelteiben) más kérdésekkel is foglalkozik. A szabályzat előírja, hogy milyen műszaki-technikai feltételeknek kell a nemzetközi forgalomban közlekedő vasúti kocsiknak megfelelniük, milyen esetben utasíthatja vissza a kocsit a vasút a határon, milyen hiányosságokat vagy meghibásodásokat pótolhat vagy javíthat ki a használó vasút, mi az eljárás, ha a kocsi üzemképtelenné válik. Az előírt feltételek betartása, a kocsik megrakására való kiállítás előtti műszaki vizsgálata rendkívül fontos, mert amennyiben a szomszédos vasút műszaki okok miatt tagadja meg a határon a kocsit a vasút, úgy szükségessé válik az árunak más, exportképes kocsiba való átrakása. Ez pedig növeli a költségeket, a fuvarozási időt és veszélyezteti az áru állapotát, állapotát, egyszersmind felveti az áru sérülésének esélyét.

## 6.10. Veszélyes áruk fuvarozása

A veszélyes áruk fuvarozása vasúton igen alapos és részletes szabályozást igényel. A CÍM I. melléklete a **RID (Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozására vonatkozó Szabályzat)**, illetőleg az **SZMG SZ 2. sz. Melléklete (Szabályzat a veszélyes áruk fuvarozására)** a veszélyes és éppen ezért fuvarozásra csak bizonyos feltételek betartása mellett felvehető árukat és feltételeket sorolja fel, illetve csoportosítja. Meghatározza, hogy a gyúlékony, maró, mérgező, robbanó, undort keltő, radioaktív stb. anyagok milyen mennyiségben, csomagolásban, halmazállapotban, más anyagokkal egy vasúti kocsiban összerakva, vagy az összerakást kizárva adhatók/vehetők fel fuvarozásra. Előírják a határozmányok, hogy milyen jelzéseket, címkéket kell alkalmazni az árudarabokon, a vasúti kocsin, mit és hogyan kell feltüntetni az ilyen küldemények fuvarlevelén, és más hasonlókat. Az előírások szigorú betartása vasútbiztonsági kérdés, a mulasztások következményei személyi és anyagi biztonsági szempontból alig láthatók be.

Figyelembe kell venni, továbbá a vám és egyéb hatósági előírásokat. A RID által előírt bejegyzéseken és igazolásokon túlmenően a fuvarlevélbe be kell írni az államigazgatási szervek által előírt igazolásokat, és csatolni kell az e szervek által előírt kísérő okmányokat.

## 6.11. Fuvarokmányok

### 6.11.1. A belföldi vasúti fuvarlevél

A VÁSZ 12. §-a határozza meg a küldemények fuvarozásához felhasználható fuvarlevéllel kapcsolatos előírásokat. Kimondja, hogy a „küldeményenként fuvarlevelet, vagy a felek megállapodása esetén ezt helyettesítő okmányt... kell kiállítani. A felek eltérő megállapodásának hiányában a fuvarlevelet a fuvaroztató állítja ki.” A fuvarlevél vagy a helyettesítő okmány csak a vasúttársaság által forgalmazott lehet. (Beszerezhető a vasútállomások árupénztárainál.) A fuvarlevélbe tett bejegyzésekért a fuvaroztatót terheli a felelősség akkor is, ha kívánságára a vasút alkalmazottja állította ki a fuvarlevelet, de azt a fuvaroztató ellenőrizte, aláírta, ill. bizonyítható, hogy az adatokat ő bocsátotta rendelkezésre. A belföldi fuvarlevél A/4-es formátumú és 6 példányt tartalmaz, amelyek a következők.

1. Példány: EREDETI-FUVARLEVÉL (a fuvarköltséget kiegyenlítő személy példánya);
2. Példány: ELLENŐRZŐ-LAP (a BEIG példánya);
3. Példány: FUVARLEVÉL-MÁSOLAT (a címzett példánya);
4. Példány: ÉRTESÍTŐ ÉS VÉTLEVÉL (a rendeltetési állomás példánya);
5. Példány: FUVARLEVÉL-MÁSODPÉLDÁNY (a feladó példánya);
6. Példány: FELADÁSI tőlap (a feladási állomás példánya).

A vasúti fuvarlevél nem testesíti meg az árut, csupán a fuvarozás végrehajtását igazolja, valamint igazoló okmány a fuvarköltségek megfizetéséről. A fuvarozási szerződés nem az áru átadásakor, hanem a kocsimegrendelés elfogadásával, vagy keretszerződés megkötésével kezdődik. A vasúttársaság a fuvarlevél egy másolati példányán az áru átvételét és fuvarozásra való felvételét, ill. annak idejét az állomás név- és keletbélyegzőjével vagy gépi jellel ismeri el. A fuvarlevél következő adatait a fuvaroztatónak feltétlenül ki kell töltenie:

A  
fuvarlevéllel  
kapcsolatos  
előírások

- a) a fuvaroztató, a feladó vagy a címzett, illetve mindkettő nevét és címét;
- b) a feladási és a rendeltetési állomás megnevezését, nyomtatott nagybetűkkel, rövidítés nélkül;
- c) az áru megnevezését, tömegét, kisárunál, illetve átrakási forgalomban feladott áruknál az árudarabok számát és jelét. Az áru megnevezését az NHM szerinti megnevezéssel és tételszámmal kell megtenni;
- d) a küldemény be- és kirakását végző fél megjelölését;
- e) a küldemény csomagolásának a jellemzőit;
- f) az alkalmazandó fizetési módot, és a költségviselő fél megjelölését (vasúti azonosító kódját), valamint a bérmentesítési előírást;
- g) ha az áru fuvarozásához vagy útközben hatósági kezeléséhez kísérő irat szükséges, a hatóságok által megkövetelt iratok részletes felsorolását, amelyeket a fuvarlevélhez csatoltak, illetve amelyek egy megnevezett vasútállomáson vagy helyen állnak a vasúttársaság rendelkezésére – az állomás, ill. hely megjelölésével;
- h) eltérő megállapodás hiányában a fuvaroztató nyilatkozatát arról, hogy az üzletszabályzat feltételeit ismeri és elfogadja.

**A  
fuvarlevél  
kötelező  
adatai**

A fuvarlevélnek szükség szerint tartalmaznia kell továbbá:

- a) a felhasznált szállítótartályok (konténerek), rakszerek sorszámát, darabszámát, tömegét;
  - b) a veszélyes áruknak a RID szabályzatban előírt megnevezését és besorolását (belföldi forgalomban is a RID kerül alkalmazásra), valamint az ott megkívánt egyéb jegyzéseket;
  - c) az utánvét összegét;
  - d) az értékevallást;
  - e) a kiszolgáltatási érdekbevallást;
  - f) a felhasznált záruk fajtáját, jelét és darabszámát;
- és valamennyi olyan adatot, melyet a felek a szerződésben kikötnek.

**Szükség  
szerinti  
adatok**

### **6.11.2. Cím fuvarlevél**

A vasút és a fuvaroztató a fuvarozási szerződés megkötésekor jogviszonyba lép egymással. A fuvarozási szerződés jellegzetessége, hogy két fél (vasút és a feladó) cselekvése hozza létre egy harmadik fél (az átvevő) javára. További jellegzetessége a nemzetközi forgalomban az, hogy az árut a vasút – a nemzetközi fuvarjog alapján – anélkül veszi fel fuvarozásra, illetve köti meg a fuvarozási szerződést a fuvarozásban részt vevő vasutak nevében is, hogy azoknak a szerződés megkötéséről tudomásuk lenne. A szerződés megkötése előtt általában a szerződő felek egyike ajánlatot tesz a szerződés megkötésére. A fuvarozási szerződés – egyéb szerződésekhez hasonlóan – az abban érdekelt felek jogait és

**A  
fuvarozási  
szerződés  
jelleg-  
zetessége**

kötelezettségeit határozza meg, tehát azt, hogy a szerződő felek mit kötelesek tenni és mit követelhetnek a másik szerződő féltől. A **fuvarozási szerződést akkor kötik meg**, amikor a feladó az árut és az ahhoz kiállított **fuvarlevelet** átadja a vasútnak, ill. a vasút azokat átveszi. A **szerződés létrejöttének bizonyítéka** a vasút által lebélyegzett és a feladónak visszaadott **fuvarlevél-másodpéldány**. (Nemzetközi vasúti áruforgalomban tehát a fuvarozási szerződés megkötésének helye és ideje nem azonos a belföldi forgalomban megkötöttel.) A fuvarlevél-másodpéldánynak (duplikat) fontos szerepe van a banki pénzügyi műveleteknél, illetve az esetleges utólagos rendelkezéseknél. A kétoldalú jogügylet tárgya az adott küldemény elfuvarozása a feladási állomásról a rendeltetési állomásra, és kiszolgáltatása a címzettnek, átvevőnek. E kötelezettséggel járó teljesítményért a vasútnak joga van díjat felszámítani, a feladó (fuvaroztató, illetőleg a költségviselő) pedig kötelezettséget vállal ennek megfizetésére. Érdekessége a fuvarozási szerződésnek, hogy az említett, és a sok más nem említett jog és kötelesség nincs belefoglalva a szerződés okmányába, hanem csak utalás arra, hogy a vasút olyan feltételekkel vállalja teljesíteni feladatát, amelyeket más helyen a köteteket kitevő fuvarjogi és díjszabási határozmányokban hirdetett meg. Ezért maga a **fuvarlevél nem szerződés**, hanem bizonyító okmány arra, hogy a konkrét küldeményre a fuvarozási szerződés létrejött.

1999. május 1-jétől új mintájú CÍM-fuvarlevél került bevezetésre, amelynek az alkalmazása **2000. január 1-jétől kötelező**.

**A Cím-ben alkalmazott fuvarlevél 5 számozott lapból áll:**

1. Példány: Fuvarlevél (eredeti példány)
2. Példány: Rovatlap
3. Példány: Átvételi elismervény
  - 2a. Példány: A számlázó vasút-kód □□-részére
4. Példány: Fuvarlevél-másodpéldány (duplikat)
5. Példány: Feladási tőlap

A Magyarországon használt CÍM-fuvarlevél további 3 példányt tartalmaz:

6. Példány: Fuvarlevél-másodpéldány másolat (Abschrift)
7. Példány: Feladási tőlap másolat
8. Példány: Házi példány

Mi a szerepe az egyes példányoknak?

1. Példány: kíséri a küldeményt és kiszolgáltatják a címzettnek.
2. Példány: kíséri a küldeményt és a rendeltetési állomáson marad.
3. Példány: ezzel értesítik a címzettet a küldemény megérkezéséről és az átvevő ennek az aláírásával ismeri el az áru birtokbavételét.

4. Példány: a vasút a feladónak lebélyegezve visszaadja, a fuvarozási szerződés megkötésének igazoló okmánya.
5. Példány: a feladási állomáson marad.
6. Példány: a BEIG ezen számfejtí a fuvarköltségeket és a fuvardíj megfizetésekor a költségviselő kapja.
7. Példány: a BEIG-nél marad.
8. Példány: a feladó adminisztrációs céljait szolgáló példány.

### 6.11.3. SZMGSZ fuvarlevél

Az SZMGSZ fuvarlevél is – hasonlóan a CÍM okmányhoz – a **fuvarozási szerződés megkötésének** és a fuvarozás végrehajtásának az okmánya. az előnyomott fuvarlevél A/4 méretű fehér papíron fekete nyomású a **teher-áruküldeményekhez** és hasonló, csupán alul és felül 1 cm széles piros csíkkal ellátott a **gyorsáru-küldeményekhez**.

Az SZMGSZ fuvarlevél is hivatalos 5 számozott példányból áll:

1. Példány: Eredeti fuvarlevél
  2. Példány: Rovatlap
  3. Példány: Fuvarlevél másodpéldány – duplikat – (eltérően sárga papírra nyomva)
  4. Példány: Átvételi elismervény
  5. Példány: Értesítőlevél az áru megérkezéséről
- Magyar sajátosság 2 további számozott példány:
6. Példány: Fuvarlevél másodpéldány – másolat
  7. Példány: Házi példány

További, már nem számozott példányok is tartoznak a fuvarlevél-garnitúrához és ezek Rovatlap pótlapok. Ezeket több példányban kell kiállítani. A feladási vasút részére 2 példányt, és a fuvarozásban részt vevő minden tranzitvasút részére 1-1 példányt. Egy ún. Vámpéldány is a fuvarlevél-garnitúra részét képezi, stílszerűen zöld nyomattal.

Az 1., 2., 4. és 5. fuvarlevél példányok kísérik a küldeményt a rendeltetési állomásig.

1. Példány: az átvevő (ill. a címzett költségviselőjének) példánya.
2. Példány: a rendeltetési vasút példánya.
3. Példány: a feladó példánya (**a fuvarozási szerződés megkötését igazoló okmány**).
4. Példány: a rendeltetési vasút példánya, az áru átvételét igazolja.
5. Példány: az átvevő példánya.
6. Példány: a BEIG által számfejtett fuvarköltségek beszédésének az okmánya, tehát a költségek megfizetésekor a költségviselő kapja.
7. Példány: a feladó adminisztrációs céljait szolgálja.

A fuvarlevelet a feladási ország nyelvén (oroszul vagy kínaiul) kell kiállítani.

## 6.12. Vasúti díjszabások

A vasútnak joga van teljesítménye ellenértékére, a fuvaroztató pedig tartozik megfizetni ezt az ellenértéket. A fuvarozásért **fuvardíjat**, a vasút egyéb teljesítményéért, szolgáltatásaiért **mellékdíjat** kell fizetni. A fuvardíjak és a mellékdíjak együttes összegét **fuvar költségeknek** nevezzük.

A **díjszabás** azoknak az általános és különleges határozmányoknak és ár-adatoknak (ár-táblázatoknak) a gyűjteménye, amelyek alapján a küldemény fuvar költségét meg lehet állapítani. Általánosan elterjedt gyakorlat az, hogy az áru fuvarozási díjakat (fuvar költségeket) nem egyedül a vasutak határozzák meg – annak ellenére, hogy ma már Magyarországon a vasúti fuvar díjszint ún. „szabadáras” kategóriába tartozik –, hanem a díjtételszintek megállapításába – alárendelve az adott ország árpolitikájának – beleszól a felügyeleti hatóság is mint a társaság tulajdonosa. Ennek oka a vasutak rendkívül nagy gazdasági súlya és közüzemi jellege. Egyébként a legtöbb vasúttársaság részesül állami (költségvetési) támogatásban a rentábilis üzemeltetést nem biztosító bevételei miatt. Egyértelmű kötelezettség, és így a vasutaknál gyakorlat, hogy a díjszabást életbeléptetés előtt kellő időben nyilvánosságra kell hozni, és azt minden fuvaroztatóval szemben egyformán kell alkalmazni. Ez a díjszabási egyenlő elbánás elve.

### 6.12.1. Díjszabási alapfogalmak

**Áru:** díjszabályi szempontból nem olyan tárgy, amit vasúti fuvarozásra átadnak és a vasút azt átveszi – tekintet nélkül arra, hogy az tárgya-e a kereskedelmi áruforgalomnak vagy sem, van-e értéke vagy nincsen (pl. hulladékok, katonai szállítások stb.).

**Küldemény:** küldeménnyé válik az áru, ha azt a vasútnak kitöltött fuvarlevéllel együtt fuvarozásra átadják, és a vasút azt átveszi. A küldemény lehet darabáru (kisáru) vagy kocsirakomány.

**Darabáru:** olyan küldemény, amelynek a tömege 5000 kg-nál kevesebb és a fuvarozásához külön vasúti kocsi nem szükséges.

**Kocsirakomány:** olyan küldemény, amelynek a tömege az 500 kg-ot meghaladja, vagy amelynek a fuvarozásához a vasúti kocsit – pl. különleges feltételek mellett fuvarozható bizonyos árukra vonatkozó előírások szerint – **kizárólagos használatra** veszik igénybe.

**Bevallott tömeg:** amit a feladó a fuvarlevél megfelelő rovatába bejegyez.

**Mérlegelt tömeg:** amit a vasút a hivatalos mérlegelés (súlymegállapítás) során megállapít, a fuvarlevélbe bejegyez, és mérlegbélyegzővel igazol.

**(Fel)kerekített tömeg:** a díjszabás határozza meg, hogy milyen módon kell az előbbi tömeget kerekíteni. (Általában minden megkezdett 100 kg tömeget a következő 100 kg-ra kell felkerekíteni – 101 kg-ot tehát 200 kg-ra.)

**Díjszámítási tömeg:** amiért a fuvardíjat felszámítják. Ez többnyire megegyezik a felkerekített tömeggel, de az **alternatív díjszámítás** elve alapján, lehet annál nagyobb is.

**Egységtömeg (egységsúly):** több, de lényegében azonos tömegű árudarabból álló küldeménynél a vasút a díjszabásában megállapíthatja az egyes árudarabok jellemző súlyát, és a fuvardíjszámításnál a darabszám és az egységsúly szorzata képezi a díjszámítási tömeget (pl. egy ló 700 kg stb.).

**Áruosztály:** a vasutak az árakat különböző ismérvek alapján (érték, térfogat, darabszám, tengelyszám, kezelhetőség stb.) csoportosítják, osztályba sorolják. Az egyes osztályokat arab vagy római számmal, vagy az ABC nagybetűivel jelölik. Így a széles áruskálát leszűkítik, és az azonos áruosztályba sorolt árukra azonos díjtételt állapítanak meg. Manapság az áruosztályok számának jelentős csökkentése, egyes vasutaknál az áruosztályok teljes megszüntetése a jellemző, a fuvardíjak különbözőségét pedig kereskedelmi tárgyalások során a piaci igények és feltételrendszerek alakítják.

**Díjtétel:** a küldemény meghatározott egységének (tömeg, térfogat, terület, darab) egy adott fuvarozási távolságon vagy távolsági övezeten érvényes fuvardíja. (**A díjtétel tehát egységnyi fuvardíj**). A díjtétel a vasút közlekedéspolitikai és tarifapolitikai célkitűzései megvalósításának eszköze, fő tényezője bevételeinek, ezért igen nagy fontosságú.

A díjtételképzéssel kapcsolatban szólni kell még az alosztályokról, pontosabban a súly szerinti alosztályok díjtételeinek képzéséről. Azonos

áruosztályon belül is más és más a díjtétel aszerint, hogy a fuvarozásra feladott áruból mennyit raktak be a vasúti kocsiba. Az előző díjtételképzési elvek alapján egy 5 tonnás küldeményhez kiszámított díjtétel tartalmazza mindazon költségtényezőket, amelyek a fuvarozás gazdaságosságát biztosítják az adott fuvarozási távolságon. Érthető, hogy csupán azért, mert a vasúti kocsiba több árut, 10, 20, vagy 25 tonnát raktak, a vasúti teljesítmény bizonyos szolgáltatásainak költsége (pl. iratok kezelése, bizonyos vasúttechnikai formalitások költsége stb.) nem lesz dupla, négy- vagy ötszörös. A vasutak ezért a díjtételképzés során **súlyalosztályokat (5 t, 10 t, 15 t, 20 t, 25 t)** hoznak létre, ahol a fajlagos fuvardíjtétel arányosan csökken, tehát a fajlagos fuvardíj annál kisebb, minél nagyobb árutömeget adnak fel fuvarozásra.

A fuvarjog kimondja, hogy a fuvaroztatót a számára legelőnyösebb fuvardíj illeti meg. Ez az alapja az alternatív díjszámításnak, ami azt jelenti, hogy a fuvardíjat mindaddig az alacsony súlyalosztály szerinti díjtétellel a tényleges felkerekített tömegre kell számítani, ameddig a magasabb súlyalosztályhoz tartozó díjtétellel, de ehhez a magasabbhoz tartozó tömegért számított fuvardíj nem olcsóbb.

**A távolság:** van tényleges **fuvarozási távolság**, és van **díjszabási távolság**, amelyik rendszerint egy minimális távolságból indul (pl. 20 km) és távolsági övezetenként folytatódik (pl. 10, 20 vagy 50 km-enként). A távolsági övezeteket nevezzük idegenszóval **barem**-eknek.

**A fuvardíj:** a küldemény fuvarozásáért fizetendő ellenérték. Mértéke függ az áruosztálytól, a tömegtől vagy a térfogattól, a fuvarozási távolságtól és a fuvarozás módjától. Az igénybevett vasúti kocsi fajtája is befolyásolhatja.

**A mellékdíj:** azoknak a szolgáltatásoknak az ellenértéke, amelyeket a vasút a hatóságok előírása, vagy a fuvaroztató kérésére végez el a fuvarozásra átadott áruval kapcsolatban.

**A fuvar költség:** a fuvardíjak és a mellékdíjak összege.

## 7. VÍZI ÁRUSZÁLLÍTÁS

A vízi áruszállítást elsősorban tömegárak nagy távolságra történő továbbítására célszerű igénybe venni akkor, ha az áruk eljutási ideje viszonylag hosszú lehet.

### *Főbb előnyei:*

- A többi közlekedési alágazathoz képest a legkisebb a szállítás fajlagos energiaigénye, ezért viszonylag olcsó, így a belvízi hajózás a vasút fő versenytársát jelentheti a tömegáru-szállítás területén.
- A többi közlekedési alágazathoz képest a legkisebb a környezetkárosító hatása.
- Minden árufajta szállítására alkalmas.
- Díjszabásai viszonylag rugalmasak.

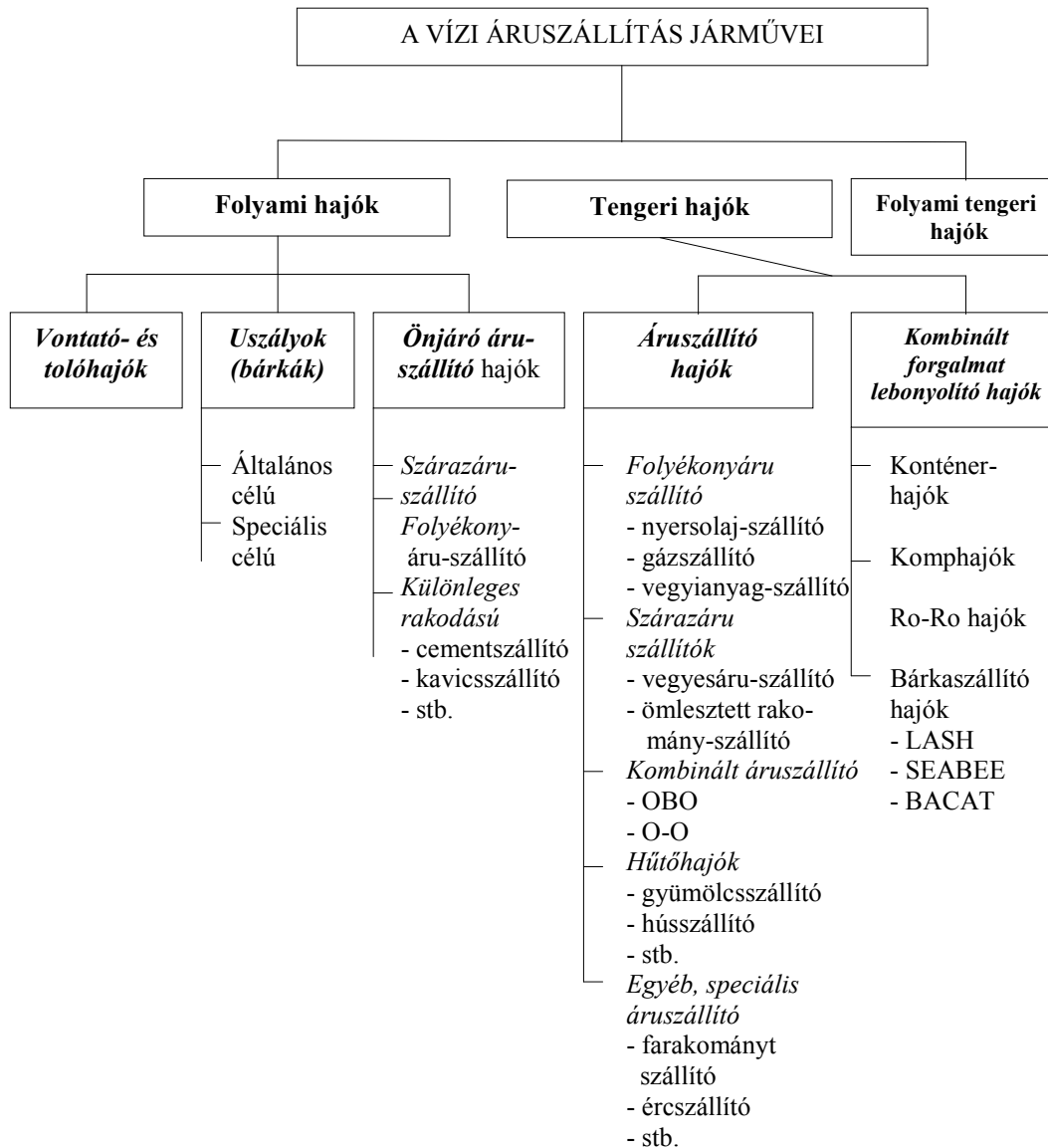
### *Főbb hátrányai:*

- Viszonylag hosszú az áruk eljutási ideje.
- A feladó és a címzett közötti közvetlen szállítási kapcsolatok kialakítására nem alkalmas, az áruk közúti és /vagy vasúti felfuvarozására és ebből következően többszöri átrakására és esetleg közbenső tárolására van szükség.
- A szállítási határidők átlagos időjárási viszonyok mellett betarthatók, de akadályozó tényezőt jelenthet pl. a túl magas vagy a túl. Alacsony vízállás, vagy téli időszakban a befagyás, illetve jégzajlás.
- A többi közlekedési alágazathoz képest – különösen tengeri áruszállítás esetén – a legnagyobbak a szállítás közbeni áruigénybevételek (a mechanikai hatások mellett jelentősek lehetnek pl. a klimatikus hatások okozta igénybevétele is), ezért fokozott figyelmet kell fordítani az ilyen igénybevételekre érzékeny áruk csomagolására. Az ún. tengerbiztos csomagolások viszont jelentős költségtöbbletet okozhatnak.

A vízi áruszállítás lehet belvízi vagy tengeri aszerint, hogy a szárazföldön, vízi utakon (folyókon, tavakon, csatornákon) vagy a tengeren valósul meg.

A **belvízi áruszállítás járművei** közül a motoros vonatató- és tolóhajóknak nincs külön raktere, az áru az uszályokban (bárkákban) van elhelyezve. Így az uszályok rakodása közben a motoros hajóknak nem kell várakozniuk. Az önjáró uszályok legtöbbször a fedélzeten elhelyezett motorral és önálló raktérrel is rendelkeznek. Általában

vontatott uszályokból alakítják át őket. Az önjáró áruszállító hajók géptérrel és külön raktérrel vannak építve.



### A vízi áruszállítás járműveinek főbb csoportjai

A tengeri áruszállító hajók az általuk szállított áruk fajtája szerint csoportosíthatók.

A folyékonyáru szállító (tank-) hajók (liquid carriers) elsősorban olaj, gáz vagy vegyi anyagok szállítására alkalmas, nagy (esetenként több százezer m<sup>3</sup>) befogadóképességű járművek. Rakodásuk a hajók saját szivattyúival (vagy a parton telepített szivattyúkkal) lehetséges.

A szárazáru szállító hajók közül a darabáru és a darabos ömlesztett áruk szállítására egyaránt alkalmas. Ün. vegyesáru szállító hajókat (general cargo carriers) több egymástól elválasztott raktérrel alakítják ki,

rakodónyílásaik vízmentesen lezárhatók. A zárófedelek a nagyobb hajóknál gépi erővel működtethető redőnyzárások, a kis hajóknál a hajó árbocdarujával ki- és berakható elemekből vannak összeállítva. A hajók felszerelése lehetővé teszi valamennyi raktártérből az áruk ki- és berakását saját árbocdaruk vagy – a legújabb típusú hajóknál – saját forgódaruk segítségével.

Az *ömlesztett rakományszállító hajók* (bulk carriers) egyfedélzetesek, hatalmas méretű rakterekkel. A rakterek belső kialakítása a rakomány kedvező elhelyezését, könnyű kihajózhatóságát és a raktér könnyű tisztíthatóságát biztosítja. Az ilyen hajók általában nincsenek felszerelve rakodóberendezésekkel, az ömlesztett rakományt pl. pneumatikus szívófejekkel, serleges elevátorokkal rakják ki, a berakáshoz pedig markolós darukat, szállítócsigákat és –szalagokat használnak. A leggyakrabban előforduló ömlesztett rakományfélések: szén, gabonafélék, cukor, bauxit, foszfát.

A *darabáru-szállító hajók* a nagyságuktól függően egy vagy többfedélzettel épülnek. Jellegzetes létesítményeik a gyors és biztonságos rakodásukat lehetővé tevő fedélzeti rakodóberendezések

A *kombinált áruszállító hajók* egyaránt alkalmasak nyersolaj, illetve száraz ömlesztett rakomány szállítására. Az OBO (oil-bulk-ore) hajók rakterének középső része az ömlesztett rakomány elhelyezésére szolgál, a nyersolaj pedig a külhøj és a belső raktérfal között helyezhető el. A kombinált áruszállító hajók másik típusába tartozó ún. O-O hajók (ore-oil-carriers) harántválaszfalakkal több rövid raktérre vannak felosztva. Ezeket a tereket váltakozva alakítják ki ömlesztett rakomány és nyersolaj szállítására alkalmas változatban.

A *hűtőhajók* rakterei megfelelő hőmérsékletet és levegő páratartalmat biztosítanak a könnyen romló élelmiszerek (pl. hús, gyümölcs, hal) hosszabb ideig tartó szállításához. Hűtőberendezéseik, hűtőtereik aránya a teljes raktérhez képest az úthossznak, a szállított áruk összetételének megfelelően igen változó. Azokat a gyümölcsszállító hajókat például, amelyek csak viszonylag rövid távolságra szállítanak, és trópusi hőmérsékleten nem, vagy csak igen kevés ideig hajóznak, csupán olyan nagy teljesítményű szellőzőberendezéssel látják el, amelyek az átlagos légcseré sokszorosát biztosítják.

A *folyami-tengeri hajók* kisebb merülésük és építésük folytán egyaránt alkalmasak folyami és tengeri szállításra is, mivel a kis mélységű tengeri kikötőkben is a rakparthoz tudnak állni.

**A vízi áruforgalom.** A *folyami fuvarozásra* feladott áruk díjszábási szempontból darabáruként, uszályrakományként vagy részrakományként továbbíthatók.

Az *uszályrakományok* az uszály rakterét, illetve hordképességét min. 70%-ban kihasználják. *Darabárúként* az 5000 kg-nál kisebb egyedi tömegű rakományok, *részrakományként* az 5000 kg-nál nagyobb egyedi tömegű, de az uszály 70%-os kihasználását nem biztosító küldemények továbbíthatók.

Magyarország folyami hajózás szempontjából legfontosabb víziútja a 2860 km hosszú, nyolc európai országot összekötő Duna. A Duna-Majna-Rajna csatorna megnyitásával tengeri kijárat létesült a tengeri kikötővel egyébként nem rendelkező Duna-menti országok számára déli és északi irányban is.

A *tengeri áruforgalom* vonal-, szabad- és bérelt hajózással bonyolítható le.

A vonalhajózást fenntartó társaságok hajóikat előre rögzített útvonalon, meghatározott kikötő érintési sorrenddel, meghatározott menetrend szerint üzemeltetik, és csak az adott kikötők közötti áruszállítást vállalnak a társaság által közzétett feltételek szerint és fuvardíj ellenében.

Az előre megnevezett kikötők rendszeres, a mindenkor felveendő, illetve kirakandó áru mennyiségétől független, menetrend szerinti felkeresése magyarázza, hogy e hajózási forma elsősorban olyan térségek között vált uralkodóvá, ahol a rendszeres, kiegyenlített (kétirányú) áruforgalom biztosított (pl. Európa és Észak-Amerika közötti ipari késztermékforgalom).

E hajózási forma jellemző áruféleségei a különféle darabárúk, amelyekből általában egy-egy fuvarozás során sok kisebb tételt szállítanak, így a hajóstársaságok sok fuvarozatóval állnak szemben. Valamennyi fuvarozató rakományát azonban egységes feltételek mellett szállítják. A rakodás megszervezése és végrehajtása a hajóstársaság feladata.

*Szabad hajózás* esetén a hajók nem egy előre meghatározott útvonalon közlekednek, hanem oda mennek, ahol az elérhető legjobb fuvardíj mellett megfelelő rakományt kapnak, és az adott rakomány rendeltetési helye határozza meg a fuvarozási útvonalat is. Az angolul tramp-nek (magyarul sokszor „csavargó hajózásnak” is) nevezett hajózási forma jellemző áruféleségei a különféle tömegárúk, de nem ritka a darabáru-szállítás sem, különösen részrakományként és olyan viszonylatban, ahol a vonalhajózás nem fedi a teljes fuvarpiacot. A fuvardíj alku tárgya, így a mindenkori fuvarpiaci helyzethez igazodik.

A *bérelt hajózásnak* két fajtája ismeretes: az idő- és az útvonal-bérlet. Időbérlet esetén a hajót egy meghatározott időtartamra veszik igénybe. Útvonal-bérlet esetén a hajó meghatározott be- és kirakó kikötők között egy vagy több útvonalra vehető igénybe. Nagyobb hajók

esetében nemcsak a teljes hajó, hanem csak egy része is bérelhető (part charter).

## 7.1. Folyami, Duna - tengeri fuvarozás

### Folyami árufuvarozás

Nagyobb árumennyiségek, elsősorban a tömegárak kategóriájába tartozó áruféleségek hosszabb távolságokra történő elfuvarozása folyami úton, más fuvarozási ágakhoz viszonyítva gazdaságos. A folyami út alkalmas lebonyolítási mód túlsúlyos vagy túlméretezett, terjedelmes áruk elfuvarozására is.

A folyami fuvarozásoknál figyelembe kell venni azt, hogy milyen infrastruktúra kapcsolódik hozzá, vagyis jól felszerelt folyami kikötők biztosítják-e a kapcsolódó fuvarozási ágazatok (vasút, közút, tenger) csatlakozási lehetőségeit.

Az infrastruktúra mellett **a folyamhajózás versenyképességét** nagymértékben **befolyásolja** exportirányban az árukínálati hely, importban pedig az árufelhasználási hely folyami kikötőtől való távolsága.

Európában nemzetközi folyami útvonalak: Duna, Rajna, Majna, Elba, Odera.

Fejlett a francia belvízi hajózás, és említésre méltó a FÁK területén a Don és a Volga folyók, és az ezeket összekötő csatorna hajózása.

Az utóbbi években a nemzetközi áruforgalmat lebonyolító folyókon átlagosan az alábbi tömegeket fuvarozták évente:

|       |           |              |
|-------|-----------|--------------|
| Duna  | 85 - 90   | millió tonna |
| Majna | 25 - 30   | millió tonna |
| Rajna | 280 - 300 | millió tonna |
| Odera | 18 - 20   | millió tonna |
| Elba  | 12 - 14   | millió tonna |

A folyami árufuvarozásra használt legáltalánosabb hajótípusok a következők:

- uszályok vagy bárkák, 600-2500 tonnás hordképességgel,
- önjáró uszályok, melyeknél a gépezetet az uszálytestbe beépítették,
- vontatók, melyek az uszályok mozgatását vontatva végzik (egyszerre több uszály összekapcsolva is vontatható),
- tolóhajók, melyek a bárkák mozgatását tolatással végzik (egyszerre több bárka összekapcsolva is tolatható).

**Hajó-  
típusok**

## 7.2. A dunai áru fuvarozási útvonal

Magyarországon a nemzetközi árucsereforgalom lebonyolításánál fontos szerepet tölt be a Duna, melynek 2827 km hosszúságából 2400 km volt hajózható 1992. Szeptemberéig Kelheim-Szulina között (ebből a magyar szakasz 417 km).

1992. szeptember 25-én nyitották meg hivatalosan a Rajna-Majna-Duna-csatornát (RMD-csatorna). Építése többszöri hosszabb megszakításokkal több évtizeden át tartott, hatalmas beruházási költségekkel. Elkészültével olyan víziút-rendszert nyert Európa, mely 350 km-es szakaszával összeköttetést teremt Rotterdam és Szulina, vagyis az Északi- és a Fekete-tenger között.

Új tényezők  
a belvízi  
fuvarozás-  
ban

A víziút-rendszeren belül a mesterséges csatorna a Bamberg (Majna) és a Kelheim (Duna) közötti 171 km-es szakasz. Az új víziút-rendszer több új tényezőt vetett fel **az európai nemzetközi belvízi fuvarozásban:**

- egyes tömegárúk fuvarozási irányának megváltozása a Fekete-tenger helyett az Északi-tenger felé,
  - új versenyhelyzet a nyugat-európai viszonylatban az RMD csatornarendszer és a közúti/vasúti áru forgalom között,
  - az új vízi út környezetkímélő voltának figyelembevétele,
  - a vízi út egyes szakaszainak fejlesztése, tökéletesítése,
  - a kapcsolódó infrastruktúra fejlesztésének szükségszerűsége (vasútak, közutak, kikötők),
- technikailag megfelelő, korszerű folyami fuvareszközök (önjáró hajók) építése.

### 7.2.1. A dunai hajózás szabályozása

A dunai hajózás nemzetközi szabályozásának következő állomásai voltak:

1856. Párizsi Egyezmény

Először rögzítették a Dunának, mint nemzetközi hajózási útvonalnak a használatát. Az egyezményt valamennyi Duna menti ország, valamint Anglia és Franciaország írta alá.

1948. Belgrádi Egyezmény

Az egyezményt csak a Duna menti országok írták alá és Magyarország 1949-ben ratifikálta. A Párizsi Egyezménnyel szemben a Belgrádi Egyezmény kimondta a Duna menti országok kizárólagos rendelkezési jogát a dunai fuvarozás feltételeinek meghatározásában, ugyanakkor elismerte az egyezmény a dunai

szabadhajózás elvét, mely szerint a vonatkozó rendszabályok betartásával bármely lobogó alatt lehet hajózni a Dunán.

A belgrádi konferencián létrehozták a Duna Bizottságot, Budapest székhellyel.

#### 1953. Budapesti Konferencia

A konferencián a résztvevő Duna menti országok képviselői megállapodtak a dunai fuvarozásra vonatkozó szorosabb együttműködésről, és új feltételek kidolgozásának szükségességéről.

#### 1955. Bratislavai Egyezmény

Ausztria, Bulgária, Csehszlovákia, Magyarország, Német Szövetségi Köztársaság, Jugoszlávia és a Szovjetunió dunai hajózási vállalatai megállapodtak abban, hogy a nemzetközi áruforgalomban – amennyiben az egyes küldeményekre vonatkozóan különleges előírásokat nem kötnek ki – a fuvarozási feltételeket az egyezmény a következők szerint szabályozza:

- Dunai Árufuvarozási Feltételek
- Egységes Díjszabási Egyezmény
- Kölcsönös Vontatási és Ügynökölési Szolgálat.

### 7.2.2. Dunai árufuvarozási feltételek (DÁF)

#### A fuvarozási igény bejelentése

A küldeményeket fuvarozásra a fuvarozó, a fuvaroztató igénybejelentései alapján veszi át, amelyeknek tartalmaznia kell:

- hajótér kiállításának kívánt időpontját,
- a fuvarozandó vagy vontatandó küldemény nemét, mennyiségét,
- a be- és kirakás helyét,
- a feladó (fuvaroztató) nevét és címét,
- a címzett nevét és címét.

Az igénybejelentésben ezenkívül fel kell tüntetnie a feladónak a hajóberakásra, illetve vontatásra kész állapotáról értesítendő ügynökének (megbízottságnak) nevét és címét.

Az igénybejelentések írásban vagy szóban történhetnek, a szóban tett igénybejelentéseket írásban kell megerősíteni.

A fuvarozó az igénybejelentés kézhezvételétől számított három napon belül köteles vagy elfogadni a feladó (fuvaroztató) igénybejelentését, vagy pedig azt elutasítani.

## Fuvarokmányok

A fuvarozásra átvett küldeményről fuvarlevelet, a vontatásra kerülő objektumról pedig fuvarkötvényt, más néven „rakjegy”-et kell kiállítani, vagy vontatási szerződést kell kötni.

A fuvarlevelet a rakodási rendelvénnyel alapján a feladó állítja ki. A feladó legalább 24 órával a berakás előtt a feladás helyén köteles a fuvarozó rendelkezésére bocsátani mindazon okmányokat, amelyekre a kikötő, vám, egészségügyi vagy más egyéb szabályok értelmében szükség van, és a fuvarozóval szemben felel az okmányok nem kellő időben történő átadásából, helytelen vagy hiányos kiállításából eredő károkért.

A fuvarlevelet legalább két példányban kell kiállítani. A fuvarlevél eredeti példánya a küldeményt kíséri, és azt a küldemény rendeltetési helyén a küldeménnyel együtt a címzettnek kell átadni. A feladó a feladás helyén a fuvarlevél-másodpéldányt kapja kézhez, azonban kívánságára a fuvarlevél-másodpéldányból, a címzettnek pedig a fuvarlevélből egy vagy több másolat kiadható.

### 7.2.3. Egységes Díjszabási Egyezmény

A Pozsonyi (Bratislavai) Egyezmény **második része** az Egységes Díjszabási Egyezmény.

- Külön melléklet tartalmazza a díjtételeket, svájci frankban az 1-7. áruosztályba sorolt árukra. A díjszámítási súlyegység 1000 kg, és külön díjtételeket alkalmaznak hegymeneti és völgymeneti forgalomra. A völgymeneti díjtételek átlagosan 5-30%-kal alacsonyabbak a hegymenetiéknél.
- A díjtételek magukban foglalják a hajók kikötői illetékeit, egészségügyi és vámköltségeit.
- A díjtételek meghatározásánál a degressziós elv érvényesül, azaz a távolság növekedésével arányosan csökken az 1 km-re jutó díjtétel.

Hangsúlyozni kell, hogy a díjszabási egyezmény **díjtételei csak irányadó jellegűek** már, mert a dunai hajóstársaságok a fuvardíjakat és egyéb költségeket a fuvarozatókkal kötött kétoldalú megállapodások szerint alkalmazzák.

#### **7.2.4. Kölcsönös Vontatási és Ügynökölési Szolgálat**

A Pozsonyi Egyezmény **harmadik része** a kölcsönös vontatási és ügynökölési szolgálat c. megállapodás, mely az alábbiakkal foglalkozik:

- Kikötői műveletek és vontatás: a kölcsönösség elve érvényesül, vagyis idegen hajók hazai kikötői mozgását vagy a kapcsolódó műveleteket a hazai kikötő hajóstársasága végzi.
- Vonóerő igénylése: a vonóerőt írásban, meghatározott nyomtatványon kell igényelni és a vontatást a vonatkozó műszaki-technikai előírások szerint kell végrehajtani.
- A hatósági előírásokat a vontatás alatt be kell tartani. A vontatott hajóban okozott kárért a vontatást végző hajóstársaság felel.
- Segélynyújtás kötelező a következő esetekben: zátonyra futás, üzemképtelenség, tüzeset, vízbebotlás.

A dunai kikötőkben történő kölcsönös ügynököléssel kapcsolatban a kétoldalú megállapodásokban a következőket rögzítik:

- kikötői formalitások intézése,
- vámeljáráások,
- címzett értesítése a rakomány megérkezéséről,
- hajózási okmányok kiállítása,
- kikötői illetékek fizetése,
- üzemanyag-ellátás, vízszolgáltatás, élelemellátás,
- díjazás megállapítása az ügynökölési szolgálatért.

#### **7.2.5. Német-Magyar Belvízi Hajózási Egyezmény és Holland-Magyar Belvízi Hajózási Egyezmény**

Németországgal és Hollandiával 1992. évi hatállyal külön kétoldalú egyezmény szabályozza a belvízi hajózás feltételeit.

A német-magyar forgalomra az egyezmény alapján három osztályt tartalmazó díjszabás lépett életbe 1993-ban, külön völgymeneti és hegymeneti irányokra. A díjszabás meghatározza a kivételes szabályozás alá eső díjakat, a be- és kirakási időket, a kikötői tartózkodási díjakat a terjedelmes áruk pótdíjait, az alacsony vízállási pótdíjat. A díjszabás melléklete tartalmazza az árujegyzéket a díjszabási osztályokba sorolással.

A holland-magyar forgalomra díjszabás nem került kidolgozásra, így a díjtételek a fuvaroztatók és a hajóstársaságok közötti megegyezés alapján, a fuvarpiaci helyzet alakulásától függően kerülnek meghatározásra.

### 7.3. Duna - tengeri áru fuvarozás

Magyarország földrajzi helyzetéből adódóan hátrányos helyzetben van azokkal az országokkal szemben, amelyek tengerparttal rendelkeznek, így közvetlenül bonyolíthatják le export-import tengerentúli küldeményeiket. Ezt a hátrányt lenne hivatott valamelyest csökkenteni a nemzetközi folyamhajózás lehetősége: a dunai vízi út igénybevétele.

1992. szeptember 25-éig a Rajna-Majna-Duna Csatorna megnyitásaig a tengerentúli áruforgalom lebonyolításánál a dunai vízi út használata csak keleti irányba, és pedig a Duna – fekete-tengeri kikötőkön (Ismail, Ustyjdunajsk, Reni) keresztül volt lehetséges. 1991-ig a jugoszláv háború kitöréséig három lebonyolítási mód érvényesült: az egyik a konténerhez, a másik a bárkahordozó rendszerhez, a harmadik a hagyományos áruforgalomhoz kapcsolódott.

A Duna-tengeri konténeres fuvarozási mód az SDP (Szovjet Dunai Hajóstársaság), később UDP (Ukrán Dunai Hajóstársaság) szervezésében működött. Ennek lényege az volt, hogy a Közel-Kelet térségébe (Egyiptom, Szíria, Libanon, Ciprus) irányuló árut Budapest-Csepel ill. Baja kikötőkből az említett hajóstársaság uszályban Ismailig el fuvarozta, ahol a konténereket tengerjáró hajókra átrakva vitték tovább. Ennél a forgalomnál az ún. Duna-tengeri kombinált fuvarokmányt (through, ill. combined Bill of Lading) állították ki, amelyet az uszály elindulása után a tengerentúli forgalomban szokásos módon bocsátották a fuvaroztató rendelkezésére.

Ez a lebonyolítási mód 1991-től a jugoszláv háború kitörésének időpontjától nemcsak a háborús helyzetből adódó veszélyek, de az ENSZ szigorú Jugoszláviát érintő embargó bevezetése miatt is szünetelt.

A háború befejezése után – ekkor már az SDP UDP-re változott – a Duna-tengeri forgalmat nem újították meg; az UDP Hajóstársaság a Közel-Kelet térségébe irányuló áruk elhajózását a szlovéniai Koper kikötőbe helyezte át.

Lényegében ugyanez történt a bárkahordozó (LASH) forgalomban is, amelyet az INTERLIGHTER tartott fenn India-Pakisztán, illetve Vietnam viszonylatában. Ennél a lebonyolítási módnál Budapest-Csepel kikötőből indultak a konténerekkel megrakott uszályok és Ustyjdunajkban az árut uszályal együtt anyahajók vitték az említett két relációba.

1991-től ez a forgalom is az említett okok miatt szünetelt és a háború befejezése után az INTERLIGHTER Hajóstársaság Constantából (román Duna-tengeri kikötő) indítja tengerjáró hajóit.

A hagyományos áruforgalom Ismail illetve Reni, ritkábban Constanta kikötőkben történő átrakással működik, ami azonban csak a bérelt hajózáshoz kapcsolódva vehető igénybe, miután vonaljáratok a csatlakozó tengeri kikötőkből nem indulnak.

Az 1992-ben megnyitott Rajna-Majna-Duna Csatorna hajózhatóságához több Duna menti ország, így Magyarország is olyan reményeket fűzött, hogy megvalósul a tengerre való kijutás közvetlen lehetősége, amely gazdaságosabb lebonyolítást biztosít a Duna menti országok részére az Északi-tengertől a Fekete-tengerig.

Tény, hogy a csatorna megnyitásával – elsősorban Németország és Ausztria számára – olcsóbb és környezetkímélőbb fuvarozási útvonal igénybevétele valósulhatott meg.

1996-ban a csatornán több, mint 5 millió tonna árut bonyolítottak le tengerentúli viszonylatban, amelynek döntő része export-importhoz kapcsolódott.

Magyarország számára ennek az útvonalnak az igénybevételét, gazdaságos kihasználását az alábbi fontosabb tényezők nehezítik:

- A magyar külkereskedelmi áruforgalomból az a mennyiség, amely a nyugat-európai kikötőkön keresztül (Hamburg, Brémen, Rotterdam) bonyolódik le, közel 80%-a az ún. darabáru kategóriába tartozik, amelyet csak konténerben vonalhajózási feltételekkel vállalnak elfuvarozásra a hajóstársaságok.
- Budapesttől Rotterdamiig – a csatorna kijáratáig – a fuvarozási idő átlagosan 12-14 napot vesz igénybe, amely a konténerforgalom számára szinte elfogadhatatlan (vasúton vagy közúton az említett kikötőkbe maximum 2-3 nap alatt jutnak el a küldemények).
- A csatornán az uszályok vontatása nem megengedett: csak motoros vagy tolóhajók közlekedhetnek. Ezekkel a magyar hajózás csak korlátozott számban rendelkezik.
- Amennyiben Magyarország távolabbi pontjáról (50 km-en túl) kell az árut közúton vagy vasúton a dunai kikötőkbe (ill. kikötőkből) továbbítani, úgy az összköltség már nem versenyképes az egyéb lebonyolítási módokkal.
- Ez az útvonal – mint ezt a bevezetőben is említettük – az import tömegáruk számára (takarmány, vegyipari alapanyagok, vasért stb.) kínálná a kedvezőbb lehetőséget. Azon túlmenően, hogy az említett áruféleségek behozatala jelentősen csökkent, az adás-vételi feltételek mindinkább a közeli paritások felé tolódnak: a tengerentúlról származó árukat is Európában magyar határ paritáson vásárolják.

Az említett problémák természetesen nem azt jelentik, hogy a csatorna igénybevétele a magyar külkereskedelmi áruforgalom lebonyolításában nem játszik fontos szerepet.

1996-ban több, mint 200 000 tonna tömegárut, közel 50-50%-os export-import arányban bonyolított le a MAHART saját fuvareszközeivel, tengerentúli relációban, részben regensburgi átrakással.

A csatornán lebonyolódó forgalomnál a Bratislavai Egyezmény nem érvényesül: a hajózási feltételeket kétoldalú államközi egyezményekben szabályozzák.

Fuvarokmányként valamennyi hajóstársaság saját folyami fuvarokmányát használja. Kombinált (folyami-tengeri, átrakásos) hajóraklevelet nem alkalmaznak.

## 8. TENGERI ÁRUFUVAROZÁS ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

A tengerhajózással, mint a nemzetközi áruforgalom egyik fontos területével, minden tengerentúli üzlettel tevékenykedő szállítmányozónak intenzíven kell foglalkoznia. A tengeri kikötőkben működő speditőröknél ez magától értetődő, de a tengertől elzárt országok szállítmányozói sem létezhetnek tengerhajózási ismeretek nélkül, hisz a megbízókkal ők tartják a közvetlen kapcsolatot, és kötik meg a szerződéseket.

A tengeri lebonyolításban természetesen szükséges a kontinentális és a kikötői speditőrök közötti szoros együttműködés kiépítése.

Ajánlatos a vonatkozó ismeretanyag elsajátítása az áruüzletek ügyintézői számára is.

A tengeri hajók mint „úszó hidak” kötik össze a kontinensek országait. Az akadálytalan hajózás előfeltétele az 1609-től érvényben lévő alapelv, a „tengerek szabadsága”, valamint az 1923. évi tengeri kikötői alapszabályzat.

Az Egyesült Nemzetek Szövetségének tengerjogi konferenciája is megerősítette 1958-ban a hajózás szabadságát, mely minden kereskedelmi hajónak lehetővé tesz:

- akadálytalan közlekedést a tengereken,
- a tengeri kikötőkbe szabad bejárást,
- a kikötőkben a hazai hajókkal azonos ellátási és kezelési bánásmódot,
- szabad árurakodást.

Az Egyesült Nemzetek szabályozása szerint a tengereket 3 területre oszthatjuk:

### **Felsőgvizek/Parti tengerek**

Egy ország tengerpartja felsőgvíznek számít, ahol az adott ország törvényei a mérvadók. Hagyományosan a felségterület a tengereken három tengeri mérföld. Az ENSZ megfelelő konvencióját aláíró országok ezt kiterjeszthetik 12 mérföldig (1 tengeri mérföld 1853 méter).

### **Nyílt tenger**

A parti felségvizekhez csatlakozó tenger a nyílt tenger, ahol a tengerek szabadsága elv érvényesül.

### **Gazdasági zóna**

A tengerparti országoknál lévő tengerek 200 tengeri mérföldes sávban gazdasági zónát jelentenek, melyek az illető parti országok egyedüli gazdasági használatára állnak rendelkezésre. Ez azonban nem érinti a hajózás szabadságát.

A Föld felszínének mintegy háromnegyed része tenger és a nagy távolságok és árutömegek, valamint a viszonylagosan előnyös költségtényezők szempontjából a tengeri vízi utak jelentősége figyelemreméltó.

**A minőségi és mennyiségi teljesítmény-tényezők** a tengerhajózásnál a következőket mutatják:

### **Gyorsaság**

Figyelembe veendő az a szembetűnő fejlődés, hogy a konténerhajók már 60 km/óra sebességgel közlekednek, ezáltal a fuvarozási idő lényegesen lerövidül. Például a tengeri utat Hamburg-Singapur között 20 nap, Hamburg-Tokió között 27 nap alatt meg lehet tenni.

### **Kapacitás**

A hajók befogadóképessége minden más fuvarozási eszközzel szemben előnyt jelent. Darabárus hajók hordképessége 9000-15000 tonna között mozog, a nagy konténerhajók eléri az 50 000 tonnás hordképességet, míg a tömegárukat fuvarozó hajókat ennél sokkal nagyobb tömegek befogadására építik.

### **Gyakoriság**

A menetrendek nagy változatosságot mutatnak. A jelentősebb viszonylatokban a nagy európai kikötőkből hetente 2-3 hajóindulással is számolni lehet.

### **Kikötői elhajozási hálózat**

A tengeri kikötők szervezete, szolgáltatási színvonala függ a földrajzi, a geológiai és a gazdasági tényezőktől, valamint a versenyhelyeztetel összefüggő kikötői áruforgalom alakulásától.

**Megbízhatóság**

A hajóindulási pontosság, rendszeresség területén a vonalhajózás az utóbbi években sokat fejlődött, bár nem lehet általánosan órára megadott indulási és érkezési időpontokkal számolni.

**Biztonság**

Különösen a konténeres hajózás halad jó úton az optimális biztonsági szint eléréséhez. Ettől függetlenül a tengeri fuvarozás során az árut érhető veszélyek meglehetősen nagyok. Számításba kell azt is venni, hogy a tengeri szakaszhoz kapcsolódó elő- vagy utófuvarszakasz is rejteget veszélyeket az árukra.

**Költségek**

Tekintettel a nagy távolságokra, a tengeri hajózás kedvező költségszintet mutat más fuvarozási ágakhoz képest. Ez tükröződik végül is a díjszabásokban, illetve a fizetendő fuvardíjakban.

## **8.1. A tengeri hajók jellemző adatai**

A hajók technikai fejlődése éppen olyan forradalmi volt, mint más fuvarszközöké. Hosszú évszázadokon át vitorlás hajók szeltek a tengereket, míg a 19. század végén a hajócsavar feltalálásával és a hajótestnek teljesen vasból való építésével megkezdődött a hajók rohamos technikai fejlődése, ami által a vitorlás hajók uralma megszűnt.

Napjainkban már az 550 000 tonnás hordképesség feletti szupertank-hajók építésével találkozunk és a 6000 db 20 lábas konténert befogadó konténer hajók 60 km/óra sebességgel közlekednek.

A hajók méretei egyrészt fuvarozási kapacitásukat és egymással való összehasonlíthatóságukat mutatják, másrészt a méretadatok alapul szolgálnak a következőkre:

- hajóköltségek kivetítése (kikötőhasználati díj, csatorna-illeték, kikötői kíséőhajók díja, vontatási, kikötési, jégtörőhasználati díj);
- hajózási statisztikák;
- előírások, rendelkezések, törvények betartása (hajószemélyzet szabályzat, balesetvédelmi és biztonsági előírások, hajószemélyzeti képesítésekre vonatkozó rendelkezések).

A kereskedelmi hajók nagyságát kifejező tényezők:

- Befogadóképesség
- Hordképesség

### Befogadóképesség

A hajók befogadóképessége azt fejezi ki, hogy a hajó mekkora hasznos raktérrel rendelkezik. Erre két rendszer van gyakorlatban:

- **Regiszter tonna**

Angol mértékegység, egy regiszter tonna (register ton) = 100 köbláb (cbf) = 2,83 m<sup>3</sup>. Megkülönböztetjük a hajók bruttó és nettó regisztertonna befogadóképességét. **Bruttó regiszter tonna** a hajó teljes térkapacitását jelenti, azaz a rakomány, az üzemanyag, a gépek, a hajószemélyzet elhelyezésére szolgáló összes teret. **Nettó regiszter tonna** a hajónak a rakomány befogadására alkalmas térfogatát jelöli.

- **Térfogatszám**

1982-ben lépett életbe az új hajómérték konvenció. Azóta a konvencióhoz csatlakozó országok ezt a mértéket használják. Megkülönböztetünk bruttó és nettó térfogatszámot. A **bruttó térfogatszám** fejezi ki a hajó teljes nagyságát, bruttó térfogatát. A **nettó térfogatszám** a hajó hasznos, a rakomány helyét szolgáló térfogatát jelöli. A térfogatszámnak nincs egysége és dimenziója. Kiszámításához a hajó térfogatát (köbtartalmát) a hajótípusonként meghatározott átszámítási kulccsal (koefficiens) kell megszorozni.

### Hordképesség

A hajó hordképessége a hajónak a berakható tömeg (súly) szerinti kihasználhatóságát jelenti tonnában kifejezve. A **bruttó hordképesség** a hajó teljes teherbíró kapacitását fejezi ki, beleértve a rakomány, az üzemanyag, a gépek, a berendezések súlyát (dead weight capacity – dwc). A **nettó hordképesség** a fuvarozható rakomány tömegét jelöli (dead weight cargo capacity – dwcc). A hajó hordképességének ismerete főleg a tömegárak tengeri fuvarozásakor alkalmazott hajóbérléskor bír jelentőséggel.

## 8.2. A tengeri hajók lobogója

A tengeri hajókat be kell vezetni valamely ország hajóregiszterébe. A bevezetéssel megkapja a hajó a regisztráló ország nemzetiségét, melyet a használandó nemzeti lobogó is jelöl. A lobogó jelzi, hogy a hajóra a lobogó szerinti ország jogszabályai vonatkoznak, és az illető ország diplomáciai védelmét élvez.

A lobogó- és regisztrálás jogot az egyes országok törvényei szabályozzák.

**A hajóregiszterben szerepelni kell:** a hajó nevének, típusának, vízrebocsátási idejének, méretének, tulajdonosának adata.

Egyes hajóstársaságok nem saját országuk, hanem idegen országok lobogója (flags of convenience) alatt hajóznak. Ezáltal kedvezőbb hajószemélyzeti költségeket, adókedvezményeket érnek el az idegen ország előírásai alapján. Az ilyen országokat „olcsó lobogójú államok”-nak is nevezik (pl. Panama, Libéria, Ciprus, Málta).

Egyes országok előírják, hogy a hozzájuk irányuló árukat csak saját lobogójú hajókkal fuvarozhatják. Ezt a protekcionizmust gyakran lobogó-diszkriminációval vádolják.

### **8.3. A tengeri hajók osztályozása**

A lobogótól függetlenül a tengeri hajóknak meg kell felelniük a modern tengerhajózási követelményeknek. Ezt a célt szolgálják a nemzetközileg elismert osztályozó társaságok, melyek az „Osztályozó Társaságok Nemzetközi Szövetsége”-nek (International Association of Classification Societies – IACS) tagjai.

Az IACS jelenlegi tagjai:

- LR        Lloyd’s Register of Shipping, London (1760)
- BV        Bureau Veritas, Párizs (1828)
- RINa     Registro Italiano Navale, Genova (1861)
- ABS      American Bureau of Shipping, New York (1862)
- DNV      Det Norske Veritas, Oslo (1864)
- GL        Germanischer Lloyd, Hamburg (1867)
- NK        Nippon Kaiji Kyokai, Tokio (1900)
- KR        Korean Register of Shipping, Seoul (1946)
- PRS      Polski Rejestr Statkow, Gdansk (1952)
- ZC        China Classification Society, Peking (1954)
- RS        Maritime Register of Shipping, Szentpétervár (1955)

**Az osztályozó társaságok feladatai:**

- a hajók építésére vonatkozó előírások készítése, tapasztalatok és kutatások alapján,
- a már üzemelő hajók állapotának folyamatos felügyelete azzal a céllal, hogy a tengeri hajók tengerképességét és technikai biztonságát a nyilvánosság részére dokumentálják.

Az egyes osztályozó társaságok saját építési előírásaik figyelembevételével megítélt fokozat szerint a tengeri hajókat osztályba sorolják és erről bizonyítványt adnak.

A minősítő osztályok fokozatait az osztályozó társaságok különböző szám- és betűkombinációval jelölik.

A szállítmánybiztosító társaságok a biztosítási díj kialakításához rendszerint figyelembe veszik a hajók osztályba sorolását és a hajók korát (alacsonyabb osztályú vagy koros – 15 évnél idősebb – hajóknál a biztosítási díj magasabb).

Az árut fuvarozó hajó kiválasztásánál a szállítmánybiztosítás mellett az elhajózásra vonatkozó esetleges akkreditív előírásokra is ügyelni kell.

### 8.4. A kereskedelmi hajók típusai

Az elhajózandó áruk fajtája, tömege, csomagolása vagy az áru üzleti előírás szerepet játszik a hajók kiválasztásában.

A hajózás története során az igények alapján a technika fejlődésével számos hajótípus kialakítására került sor. A választék széles.

#### 8.4.1. Szárazárukat fuvarozó hajók

- Darabárus hajók (general cargo ship)
- Főleg vonalhajók, melyek hagyományosan csomagolt (ládázott, zsákos, hordós, rekeszes) árukat fuvaroznak
- Tömegárus hajók (bulk carrier)
- Leggyakrabban ömlesztett árukat (vasérc, szén, gabona, foszfát stb.) fuvarozó hajók
- Élőállatokat fuvarozó hajók (livestock carrier)
- Különleges belső kiképzéssel, elválasztott rekeszterekkel, állatfelhajtóval kialakított hajók
- Hűtőhajók (reefer cargo carrier)
- Romlandó áruk (déligyümölcs, zöldség, fagyasztott hús) fuvarozására használt hajók.
- Személygépkocsikat fuvarozó hajók (car carrier)
- Nagytömegű különleges méretű árudarabokat (üzemi berendezéseket) fuvarozó hajók (heavy cargo carrier)
- Konténer hajók (container ship)
- Nagy szállítótartályok fuvarozására szolgáló hajók

- Semi-konténeres hajók (multi-purpose vessel, vagy semi container ship)  
Vegyesen konténerek és hagyományos csomagolású darabárúk vagy járművek fuvarozására alkalmas hajók
- Ro-Ro hajók (roll on-roll of vessel)
- Gördülő rakományok (tehergépkocsik, áruk trailerek) fuvarozására használt hajók
- Bárhordozó hajók (barge carrier)  
Anyahajóként funkcionál és áruval megrakott folyami uszályok befogadására alkalmas. A beemelő rendszerrel működő bárhordozó hajókat LASH- hajóknak is nevezik (lighter aboard ship), míg a beúszató rendszerű, és az uszályok mellett konténereket is fuvarozó hajókat BACO-hajóként jelzik (barge container vessel)
- Vontatók (tugboat)  
Rendeltetésük tengeri vontatás, valamint a tengeri hajók kikötőn belüli mozgatása

#### 8.4.2. Folyékony árukat fuvarozó hajók

Az angol elnevezés után (tanker) tankhajónak vagy tankernek nevezzük a folyékony rakományt fuvarozó hajót.

Fontosabb típusok:

- Nyersolajat fuvarozó tanker
- Folyékony vegyi terméket fuvarozó hajó
- Folyékony gáz fuvarozására alkalmas hajó
- Egyéb folyékony termékeket (pl. szeszt) fuvarozó hajó
- Vegyes építésű, többcélú hajó, mely ömlesztett tömegáru vagy nyersolaj fuvarozására alkalmas (ore/oil carrier vagy ore/bulk/oil carrier)

### 8.5. Vonalhajózás

Vonalhajózás a tengeri áru fuvarozásnak az a fajtája, amikor a kereskedelmi hajók előre meghatározott kikötők között, meghirdetett menetrend szerint, meghatározott díjszabások és fuvarozási feltételek alapján tartanak fenn rendszeres szolgálatot.

Az áruforgalmat a vonalhajózásban főleg hagyományos darabárus-, semikonténer-, konténer-, Ro-Ro és bárka-hordozó hajókkal bonyolítják le.

**Fogalma**

Jogalap

A rakományok zömét nyers, félkész, kész darabárak (general cargo) teszik ki, melyek hagyományos (ládás, rekeszes, hordós) vagy egységcsomagolásúak (konténer).

A vonalhajózás jogalapjául a Hágai Szabályokat és a Hamburgi Szabályokat, a fuvarszerződés bizonylataként a vonatkozó hajóraklevelet (Bill of Lading) kell figyelembe venni.

### 8.5.1. Hajózási konferenciák

A hajóstársaságok alapján véve elvileg saját maguk kalkulálhatják a tengeri fuvarozás teljesítményért járó díjtételeket. Az előnytelen árverseny, a piaci díjtételharc elkerülése érdekében a hajósok már a 19. század végén hajózási konferenciákba tömörültek. Manapság mintegy 200 hajózási konferencia működik.

A hajózási konferenciák különböző országok vonalhajózási társaságainak földrajzi viszonylatonkénti szabad, kartellszerű tömörülései.

A konferenciák célja a hajósok egymás közötti versenyének korlátozásával kiszámítható, stabil bevételek elérése. Ez a fuvaroztatók számára természetesen csökkenti a lehetőséget arra, hogy a piaci törvények szellemében alakuljanak a hajózási díjtételek.

A rakományok megszerzése és megtartása érdekében hosszú évtizedeken át konferenciák és fuvaroztatók (leggyakrabban árutulajdonosok) között **hűség szerződések** megkötésére kerülhetett sor. Ennek alapján a fuvaroztatók kötelezték magukat, hogy egy bizonyos időszak alatt (pl. 1 év) az adott viszonylatban csak „konferencia hajó”-val fuvaroztatják áruikat. A konferenciák ezt az elkötelezettsége „hűség rabatt” formájában jutalmazták (anol: rebate). A hűség rabatt (kedvezmény, visszatérítés) lehetett azonnali (általában 9,5%) vagy utólagos (10%).

A konténeres elhajózások növekedésével, majd az utóbbi években túlsúlyba jutásával párhuzamosan, elsősorban a hagyományos csomagolású áru forgalomban alkalmazott rabatt-rendszer veszített jelentőségéből, és megszűnőben van. Helyette a hajósok vagy a vonatkozó konferenciák és a fuvaroztatók között kötött díjtétel-megállapodások vagy egyes viszonylatokban különleges feltételeket nyújtó szolgálati szerződések (service-contracts) a jellemzőek.

A konferenciák földrajzilag behatárolt viszonylatonként működnek, meghatározott be- és kirakó kikitők használatával. A hajóstársaságok külön vagy közös szolgálat (joint service) esetén közös menetrendet adnak ki rövidebb-hosszabb időszakokra.

A konferenciák saját díjszabásokat dolgoznak ki az adott saját viszonylataikra, melyek a konferencia tagjai számára kötelezőek. A díjszabások a fuvarozási feltételeket is tartalmazzák, ezenkívül különböző határozmányokkal foglalkoznak, pl. a hajóraklevél részletei, díjtételpótlékok, rabattok. A megkötött megállapodások és a feltételek betartásának figyelése és ellenőrzése a konferenciák feladatai közé tartozik.

A konferenciához tartozó hajóstársaságok együttműködési keretén túl a hajóstársaságok „pool”-ban is működhetnek. A hajózási pool egy szerződéses közösség, melyben a pool-tagok vagy az egész forgalmi bevételt, vagy egy bizonylat rakományát előre meghatározott arányban felosztják maguk között, így ez a rendszer kizárja a poolban lévő tagok egymás közti versenyét, hisz a bevételkorlátozás és a rakományelosztási elv nem ösztönöz többletrakomány szerzésére.

### **8.5.2. Konferenciától független hajósok**

A konferenciákhoz nem csatlakozó hajóstársaságokat a vonalhajózás területén kívülállóknak – „outsider”-eknek nevezik. Az önállóság és függetlenség alapján működő egyes kívülállók szolgáltatásai a menetrendi rendszeresség és gyakoriság szempontjából gyakran nem versenyképesek a konferenciák nyújtotta lehetőségekkel, ugyanakkor rugalmas, a hajópiaci helyzethez gyorsabban alkalmazkodó fuvardíj-politikájukkal komoly versenyhelyzetet teremtenek. Ennek következtében váltakozó formájú és nagyságú, de állandó piaci harc folyik az outsiders és a konferencia tagok között. Lehetséges, hogy egy hajóstársaság egy bizonyos relációban konferencia tag, egy másikban viszont kívülálló.

Az elhajózások intézésénél a kívülállók igénybevételét illetően figyelemmel kell lenni az elhajózási határidőkre, hűségsszerződésekre és az akkreditív előírásokra.

## **8.6. Fuvarozási szerződés a vonalhajózásban**

Mint minden más fuvarozási ágban, a fuvarszerződés megkötése a tengerhajózás területén is a külkereskedelmi áruüzletekhez kapcsolódik.

A vonalhajózási fuvarszerződés tárgya darabáruk elfuvarozása tengeren díjazás ellenében az elhajózási/berakó kikötőből a rendeltetési/kirakó kikötőbe az átvevőnek történő kiszolgáltatásra.

**Fuvar-  
szerződés**

A fuvarozási szerződés a hajóstársaság és a fuvaroztató között jön létre, a harmadik fél – az átvevő – javára.

Szerződésformulákra általában nincsenek előírások. Hajózási szerződéseket lehet szóban, írásban, táviratilag, telexen vagy faxon kötni. Ajánlatos azonban a szóban kötött megállapodást bizonyítási célból írásban megerősíteni.

### 8.6.1. Hajós – Hajóstársaság (Carrier)

**Hajós** alatt azt értjük, ha egy vagy több hajót egy tulajdonos működtet, míg több tulajdonos által közös vállalkozású üzemeltetés esetén **hajóstársaságról** beszélünk. Sok esetben a hajózásra vállalkozók más hajósoktól bérelnek hajót vagy hajókat meghatározott időszakokra. Ilyen esetekben a hajóbérlők hajósokként működnek, és harmadik féllel szemben a hajósokra vonatkozó jogok és kötelezettségek a mérvadók számukra.

A hajózási szerződések alapján a **hajós kötelezettségei**:

- a megrakandó hajót a rakodás előtt, majd a hajózás ideje alatt tengerképes állapotban tartani,
- a hajó raktereit az áruk fogadására, elhelyezésére alkalmas állapotban tartani,
- a rakományt a berakástól a kirakásig gondosan kezelni,
- a rakományt a rendeltetési kikötőben határidőre és rendben átadni az átvevőnek/címzettnek.

Nem minden, a tengerhajózási teljesítéssel kapcsolatos feladatot vállal magára a hajós. Az áruszerzés, a szerződéskötés területén a hajósok sok esetben nem állnak közvetlen kapcsolatban a megbízókkal, hanem ügynökeiken keresztül intézkednek. A **vonalhajózási ügynök** (agent), mint fuvarközvetítő, rakományszerző szerepel, aki a hajótér kínálatot és keresletet összehozza anélkül, hogy a fuvarozási szerződés résztvevője lenne. Elvégzi a hajótér foglалási és a hajóraklevél kiállítási feladatokat is.

A hajóstársaságok számára különös jelentőségű a **kikötői ügynök/ügynökség** (clearing agent) szerepe a következő **feladatokkal**:

- Az áruval kapcsolatban:
  - rakományszerzés, szerződéskötés
  - hajóraklevél kiállítása, aláírása
  - hajófuvardíj beszedése, számlázás
  - import áruk kiszolgáltatása
  - okmányok intézése hatóságoknál, konzulátusoknál

- A hajókra vonatkozólag:
  - a rakodóhely (rakpart) biztosítása
  - hivatalos formalitások intézése
  - élelmiszerellátás, tartalék-alkatrész feltöltés
  - üzemanyag, ivóvíz és ballasztvíz ellátás
  - javítás megszervezése

A hajóügynökök az akvizíciós tevékenységért százalékos jutalékot, egyéb szolgáltatásért szerződés szerinti térítést kapnak a hajósoktól.

A vonalhajózási kikötői ügynökségeket a kikötők vagy hajósok által rendszeresen publikált hajózási menetrend (sailing list) ismerteti.

### 8.6.2. Fuvaroztató (shipper)

A tengerhajózási fuvarszerződés alapján a fuvaroztatóra a következő köteleességek hárulnak:

- A tengeri hajóval elfuvarozandó árut időben és rendben – azaz méret, súly, darabszám, jelzés megadásával – hajóhoz állítani és a hajósnak, vagy ügynökének átadni.
- A tengeri fuvardíjat a keletkezett mellékköltségekkel együtt megfizetni (prepaid-es hajóraklevelek esetén).

**Fuvaroz-  
tató  
kötelezett-  
ségei**

Fuvaroztató lehet az áru előállítója, gyártója, termelője, kereskedő vagy – nagyon gyakran – szállítmányozó.

A hajózási fuvarszerződésben szereplő árut rendszerint a kikötői szállítmányozó állítja a hajóhoz a tengeri kikötőben, és adja át a hajósnak elhajózásra.

A kikötői speditőr bekapcsolására azért van szükség, mert a fuvaroztatók általában saját képvisellel nem rendelkeznek a kikötőben.

Ezek a speditőrök a megbízók rendelkezései szerint járnak el a hajóssal szemben, és a megbízók érdekeit képviselik.

### 8.6.3. Címzett (Átvevő (Consignee))

A hajóraklevélen megnevezett címzett a fuvarszerződés kedvezményezettje, akinek egy eredeti hajóraklevél átadás ellenében a rendelkezési kikötőben a hajós az árut kiszolgáltatja.

#### **8.6.4. Kiértécsítendő cím (notify)**

A hajóraklevélen szerepeltetni lehet a notify-t, vagyis azt a kiértécsítendő címet, akit a hajóstársaság a hajó, ill. az áru megérkezéséről tájékoztat.

### **8.7. A tengerhajózás nemzetközi jogi szabályozása**

#### **8.7.1. A Hágai/Visby Szabályzat**

A hajóraklevelekben szereplő feltételek, szabályozások egységesítésére vonatkozólag dolgozta ki egy tengerjogi konferencia 1921-ben a nemzetközi megállapodásnak tekinthető „Hágai Szabályzat”-ot (Hague Rules), amelyet 1924-ben Brüsszelben véglegesítettek bizonyos módosítások, kiegészítések után. Hazánk 1931-ben iktatta törvénybe.

A Hágai Szabályzat a hajóraklevelek szerződéses feltételein keresztül szabályozza a hajósok és fuvaroztatók közötti kapcsolatot, taglalja a hajózással összefüggő jogokat, kötelezettségeket és a felelősség kérdését. Gyakorlati oldalról megállapítható, hogy a Hágai Szabályzat több fontos részletében a hajósok érdekeit védi a fuvaroztatókkal szemben. Tengerjogi konferencia 1968-ban módosította Visbyn a Hágai Szabályzatot, elsősorban a hajós kezességének mértékére vonatkozólag.

A Visby Szabály 1977-ben lépett érvénybe, azóta közös Hágai/Visby Szabályzatról (Hague/Visby Rules) beszélünk.

#### **8.7.2. A Hamburgi Szabályzat/Hamburgi Egyezmény**

A világkereskedelmi, hajózási követelményeknek megfelelően, főleg fuvaroztatók nyomására, az ENSZ gazdasági szervezete, az UNCTAD megbízásából az ENSZ Kereskedelmi Jogi Bizottsága (UNCITRAL) nemzetközi szakértői részvétellel több évi munka után véglegesített egy új tengerjogi megállapodást, melyet 1978-ban Hamburgban fogadott el 78 ország diplomáciai konferenciája.

A Hamburgi Szabályzat (Hamburg Rules) alkalmazása a szükséges 20 ország által történt ratifikálás után – 1992. novemberétől vált hatályossá. A csatlakozó országok (köztük Magyarország is) kereskedelmi flottája alig több, mint 1%-a a világ kereskedelmi

flottájának. (Magyarországon a Hamburgi Szabályzat ez ideig nem került kihirdetésre.)

## 8.8. A hajóraklevél

A nemzetközi jogi szabályozáson túl a hajózási fuvarszerződések szabadon alakíthatók. A gyakorlatban azonban a szerződések általános feltételeiben a hajósok és a megbízók nem megbízásonként állapodnak meg.

A hajósok a feltételeket – figyelemmel konferencia-előírásokra és hajózási szokványokra – előre elkészített fuvarszerződés formulában részletezik egységes alkalmazásra minden vonalhajózási rakományra. Ez a fuvarszerződési okmány a hajóraklevél, angolul: Bill of Lading (rövidítve B/L), németül: Konnossement, franciául: Connaissance.

A fuvarozási feltételeket a vonalhajózásban „vonalfeltételek”-nek (liner terms) is szokásos jelölni, mely a hajóraklevelekben foglaltak mellett azt is jelenti, hogy a kikötőkben a be- és kirakóhelyet a hajós határozza meg, és a hajós fizeti a be- és kirakás, valamint az áru hajóban történő elrendezésének költségét.

Egyes tengeri kikötőkben a kialakult szokásoktól vagy gyakorlattól függően a be- és kirakás költségei megoszlanak a rakpart, hajókorlát és hajókorlát-hajókamra szakaszokra. Ilyen esetekben a hajós csak a hajókorlát-hajókamra szakaszra eső költséget vállalja magára, míg a rakpart-hajókorlát és a hajókorlát-rakpart szakaszra eső rakodási díjat a fuvaroztató, illetve a címzett viseli.

Vonalfeltételektől eltérő módzatok is lehetségesek FIO, FIOS, FIOT.FILO, LIFO klauzulák alkalmazásával.

A vonalhajózási ügyletek legfontosabb okmánya a hajóraklevél. Kiállítás a fuvaroztató vagy az áru átadója igénye szerint történik. A hajós vagy ügynöke írja alá.

A hajóraklevél két **jogviszonyt szabályoz**:

1. Fuvarszerződéses viszonyt a fuvaroztató és a hajós között.
2. Jogviszonyt a fuvaroztató és az átvevő között.

A **hajóraklevél** különböző tulajdonságokkal bír, és ennek megfelelően **több feladatot lát el**:

- Átvételi elismervény a hajós részéről az elhajózásra átvett vagy hajóba rakott árurol.

**A hajó-  
raklevél**

**A hajó-  
raklevél  
szerepe**

- A hajós ígérvénye arról, hogy az áru meghatározott hajóval, meghatározott kikötőből, meghatározott kikötőbe elhajózza.
- A hajós ígérvénye arra, hogy a hajóraklevél szerinti jogos átvevőnek egy eredeti hajóraklevél ellenében az árut kiszolgáltatja.
- Bizonyíték a hajóstársaság és fuvaroztató közötti fuvarszerződés megkötésére.
- Értékpapír, mely képviseli az elhajózott árut és átruházható.

## 8.9. A hajózási szerződés megkötése

A hajózási szerződés (fuvarszerződés) is – más szerződéshez hasonlóan – két egyező akaratnyilvánítás által jön létre. Gyakorlatilag a vonalhajózási szerződés hajótérkönyveléssel kerül megkötésre, melynek két változatát különböztetjük meg:

### 1. Végleges hajótérkönyvelés (fix booking)

A végleges hajótérkönyvelés egy megegyezett díjtétellel, egy meghatározott hajóteret biztosít a fuvaroztatónak, megnevezett berakó kikötőből megnevezett rendeltetési kikötőbe közlekedő hajón.

### 2. Feltételes hajótérkönyvelés (booking with option)

Előfordulhat, hogy a fuvaroztató bizonyos oknál fogva (áruüzleti vagy árukészletbizonytalanság) későbbi döntési időpontig ideiglenesen, feltételesen könyvel hajóteret. A vállalt határidőig azonban nyilatkoznia kell, hogy véglegesen igénybe veszi-e a hajóteret vagy lemond róla.

A hajótérkönyveléshez a fuvaroztatónak a következő adatokat kell a hajós vagy ügynöke részére megadni mindkét esetben:

- az áru várható rakodási készletléte a berakó kikötőben,
- kirakó kikötő,
- áru megnevezése, súlya, térfogata, csomagolása, darabszáma,
- adott esetben a veszélyesség fajtája,
- hajó neve, menetrend szerinti indulása
- kikötői speditőrpártnér.

A könyvelés eszközöléséhez a fuvaroztatónak (képviselőjének, speditőrpártnérének) szüksége van hajózási menetrendekre, melyeket időszakonként hajósok, hajóügynökök, kikötők, kikötői speditőrök, esetenként szaklapok hoznak nyilvánosságra, a következő részletekkel:

- a hajó várható indulása a berakó kikötőből,

- a hajó berakó helye (rakpart) a berakó kikötőben,
- a hajó várható érkezése az egyes kirakó kikötőben,
- a hajó típusára vonatkozó adat,
- a hajós és ügynökei megnevezése,
- a hajó neve.

A hajótérkönyveléshez, a hajó kiválasztásához figyelemmel kell lenni az áruüzleti szerződés **elhajózásra vonatkozó részleteire, előírásaira**, pl. kötelező konferencia hajó igénybevétele, lobogó-előírás, elhajózási határidő betartása az akkreditívnek vagy import engedélynek megfelelően, előírás hajótípusra.

A hajótérkönyvelést – félreértések elkerülése érdekében – célszerű írásban megtenni, és a visszaigazolást is írásban kell elvárni.

## 8.10. Tengeri fuvardíjszámítás

A vonalhajózási díjtételek számítása a hajóstársaságok vagy a konferenciák díjszabásai alapján történik.

- Súly (tömeg) díjtételek, függetlenül az áru térfogatától (W = weight)  
1000 kg /egy tonna) alapon, vagy 1016 kg (egy longtonna) alapon
- Térfogat díjtétel, függetlenül az áru tömegétől (M = measurement)  
1 m<sup>3</sup> alapon vagy 40 köbláb (cft) alapon
- Súly/térfogat díjtétel (W/M), vagy Fuvartonna díjtétel a hajós választásában aszerint, melyik alapon számított díjtétel hozza a magasabb bevételt a hajósnak.  
Ehhez az áru súly-térfogat arányát, az ún. mérőszámát kell figyelembe venni.

### Vonalhajózási pótlékok

- Nehézségi (súly) pótlék
- Hosszúsági (terjedelmességi) pótlék
- Jégpótlék
- Zsúfoltsági pótlék (congestion surcharge)
- Üzemanyag-pótlék (bunker adjustment factor – BAF)
- Árfolyampótlék (currency adjustment factor – CAF)
- Háborús pótlék (war risk surcharge)

## 8.11. Bérelt hajózás – Charter hajózás

A bérelt hajózás alkalmával a hajókat a mindenkori szükségletek szerint esetenként vegyik igénybe. A hajótulajdonosok a fuvarpiacon hajóik kapacitásának és pozíciójának megfelelő árukat keresnek, és a hajópiaci helyzet alakulásához igazodva számítanak kedvező fuvardíjra.

A bérelt hajók ebből kifolyólag nem menetrend szerint közlekednek. Lényeges továbbá az is, hogy a bérelt hajózásban nincsenek fix-díjtételek, a díjtételeket a szabad fuvarpiacon működő kereslet-kínálat szabja meg, és alku tárgyát is képezi.

A bérelt hajózási piac rendkívül érzékenyen reagál a különböző nemzetközi gazdasági és politikai változásokra, ami a díjtételek állandó mozgásában is tükröződik. Ennek tudható be, hogy az ajánlatok megválaszolásának határideje rendkívül rövid (nyersolajnál gyakran néhány perc).

A hajók bérlésének (charterolásának) alapja a **bérleti szerződés** angolul: **Charter Party** (C/P).

A bérelt hajózáskor főképp a következő áruféleségek fogalmával találkozunk:

- száraz tömegáruk (gabona, érc, szén, koks, műtrágya, cement),
- folyékony tömegáru (olaj, folyékony gáz, folyékony vegyszerek),
- késztermékek nagy tömegben (üzemi berendezések, autók, élő állatok).

Az áruféleségek szerint alkalmazott hajótípusok:

- száraz tömegáruk fuvarozására épült hajók,
- tankhajók (nyersolaj, folyékony termékek fuvarozására),
- többcélú hajók (száraz- és folyékony árukra),
- speciális hajók (élő állatokat fuvarozó hajók, hűtőhajók).

### A charterpiac szereplői

A charter hajófuvarpiacon:

- a hajótulajdonosok (owners),
- a bérlők (charterers) és
- az ügynökök (brokers) tevékenykednek.

A hajótulajdonos és a bérlő kivételes esetekben egymással közvetlenül is köthet ügyletet, általában azonban a hajóbérleti szerződések brókerek közvetítésével jönnek létre.

A bróker, attól függően, hogy kinek a megbízásából tevékenykedik, lehet:

- a tulajdonos brókere,
- a bérlő brókere és
- a versenyeztető bróker.

A **hajótulajdonos brókere** (owner's broker) erős szállal kötődik megbízójához, annak érdekeit képviseli, és kizárólagosságot is élvezhet.

A **bérlő brókere** (charterer's broker) értelemszerűen a bérlő megbízásait hajtja végre, a bérlő érdekeit képviseli, és szintén kizárólagosságot is élvezhet (house broker).

A **versenyeztető bróker** (competitive broker) nem elkötelezett, a hajótulajdonosok és a bérlők megbízásait egyaránt vállalja, és megbízóit egyenlően kell kiszolgálnia.

## 8.12. A hajóbérleti szerződések fajtái

### 8.12.1. Az időbérlet

Az időbérlet (time charter) keretében a bérlő meghatározott időre (hónapokra vagy évekre) veszi bérbe a hajót. A hajó személyzetét a tulajdonos állítja, és a hajó parancsnoka a tulajdonost képviseli, de a bérlő utasításait tartozik követni, amennyiben azok nem állnak ellentétben a bérleti szerződésben foglaltakkal. A hajó rakománya és útvonala felett tehát a bérlő diszponál, így módon a bérelt időtartamára a bérelt hajót illetően ún. bérlői biztosítási szerződést köthet.

Az időbérlet jellegéből következik, hogy a hajó hajózásra alkalmas állapotáról a bérleti idő alatt is a tulajdonos köteles gondoskodni, és a hajó értékcsökkenése, valamint annak biztosítási költségei is őt terhelik. Ugyanakkor az üzemanyagköltségeket (pl. kikötői és rakodási költségeket, csatornailletékeket) a bérlő köteles viselni. A fizetendő bérleti díjat általában napokra állapítják meg, és azt rendszerint havonta előre fizeti a bérlő.

Az időbérlet sajátos típusa az ún. „csupasz hajótestbérlet” (bareboat vagy demise charter), amelynek keretében a tulajdonos a hajót személyzet nélkül adja bérbe.

**A bérlő  
hatásköre**

### 8.12.2. Az útvonalbérlet

Az útvonal szerződés (trip- vagy voyage-charter) a hajótulajdonos és bérlő között egyszeri fuvarozási teljesítményre vonatkozó olyan megállapodás, amelyben a hajótulajdonos meghatározott áru(k) két vagy több kikötő közötti el fuvarozását vállalja a szerződésben rögzített feltételek szerint, fuvardíj fizetés ellenében.

Ugyanakkor a fuvaroztató vállalja a fuvarképes rakomány átadását, a fuvardíj kifizetését és a szerződésből ráháruló egyéb kötelezettségek teljesítését.

Ennél a bérleti típusnál a hajó üzemeltetésével kapcsolatos valamennyi költséget, beleértve a személyzet foglalkoztatásának költségeit is a hajótulajdonos köteles viselni. Az útvonalbérlet teljes rakományra vagy részrakományra irányul.

A **teljes rakományra** (full charter) vonatkozó bérlet esetében a hajótulajdonos a hajó teljes rakodóképességének kihasználását ruházza a bérlőre.

A **részrakományra** (part charter) szóló bérlet csak a részrakomány el fuvarozásához szükséges rakodótérre vonatkozik, a hajó többi részében más árutulajdonosok áruit fuvarozzák.

### 8.13. Tengeri csomagolás

A tengeri és exportcsomagolásnak ugyanúgy, mint másfajta csomagolásnak, úgy kell megvédenie az árut, hogy az kár nélkül eljusson a címzetthez.

A tengeri küldeményeket azonban az jellemzi, hogy:

- többszöri átrakás van,
- különböző és általában hosszabb időtartamú tárolás szükséges (tengeri hajóban, raktárban, szabadban),
- különböző fuvareszközön utazik az áru,
- szélsőséges időjárási viszonyoknak van kitéve.

A tengeri fuvarozás során figyelembe kell venni a **szélsőséges és káros környezeti hatásokat**, melyek lehetnek:

- mechanikai jellegűek (statikus vagy dinamikus),
- klimatikai eredetűek (sugárzások, szél),
- biológiai tényezők (mikroorganizmusok, rágcsálók).

Az sem elhanyagolható, hogy a tengeri hajó melyik részén tárolják a csomagolt küldeményeket, illetve a konténereket, mert a hajó egyes pontjain nagyobbak, máshol kisebbek a környezeti káros hatások. Ezt a konténeres szállítás esetében csak kismértékben lehet befolyásolni.

Hagyományos darabáru fuvarozásnál általában mód van a küldemény hajóban történő elhelyezésének meghatározására, előírására.

Fentiek alapján szükségszerű, hogy a tengerentúli küldemények csomagolása megfeleljen a tengeri fuvarozás alatt fellépő különleges igénybevételnek, beleértve a konténeres szállításokat is. Ezen túlmenően a csomagolásnak meg kell felelnie a tengeri utat követő továbbfuvarozás során felmerülő követelményeknek is, mivel a továbbfuvarozás közben a küldemények gyakran további komoly igénybevételnek vannak kitéve (átrakás, raktározás, szárazföldi továbbítás).

### **A gyakrabban használt csomagolóanyagok**

**Csomagolóanyag  
fajták**

#### **Kartondoboz (hullámlemez vagy tömör)**

Követelmények: – bizonyos keménység  
– nedvességtűrő összeragasztás  
– belső kereterősítés

A kartondobozokat lehetőleg konténerben kell fuvarozni, vagy a hajó fedélközében. A bruttó tömeg lehetőleg 25 és 60 kg között legyen. A 25 kg alatti dobozokat rakodási egységekké vagy nagyobb kartondobozba kell összefogni.

#### **Faláda**

A tengeri fuvarozásban használt faládákat úgy kell szerkeszteni és elkészíteni, hogy a hagyományos darabáru-forgalomban az egymásra rakhatóságból eredő nyomást kibírják.

A csomagolásra szolgáló ládák fő jellemzői:

- a fa jó minősége (DIN II. osztályú),
- a fa nedvességtartalma 18-20% között van,
- a fa tartófallal és lehetőleg függőleges deszkázással készül
- az erősítő lécek lehetőleg belül vannak,
- az alsó lap hosszanti és csúszó lécekkel vagy keresztlappal, esetleg acélszerkezettel van ellátva,
- a láda feneke nincs kibélelve,
- a láda tetején keresztül víz elleni védelem fóliával, esetleg az oldalfalak kibélelésével történik.

### **Rekesz**

A rekesznek olyannak kell lennie, mint a ládánál jellemzőek, a keretszerkezet véd a rárakott áruk súlyától. A toló merevséget a diagonális lécek biztosítják.

### **Hordó és fémgöngyölég**

Fontos követelmény a megfelelő tömítés, a szilárdság és a korrózióval szembeni ellenálló képesség, különösen veszélyes áruk esetében.

### **Zsák**

Hagyományos tengeri fuvarozásnál az anyagtól függően a legfontosabb követelmények:

- jutazsákok: bruttó tömeg 50 kg – hessziánkötés
  - felületsúly 315 q/m<sup>2</sup>
- papírzsák: gépsima papír, 5-6 rétegben, kissé zsugorított vagy jól táguló papír 4-5 rétegben,
- műanyag zsák: bruttó tömeg 50 kg, fóliavastagság min 0,3 mm, célszerű jelölés: „use no hooks” (kampót tilos használni).

### **Rakodási egységek**

Rakodási egységek képzése megengedett és kívánatos. A fuvarozandó áruból több darabot összefognak úgy, hogy ezek a fuvarozás során egy egységben maradjanak, és ezt az egész út során egy egységként kezelik, raktározzák és fuvarozzák. Gyakran szükséges, hogy a rakodási egységet rakodási eszközzel (pl. targonca), illetve szállítószalaggal mozgatni lehessen. Ennek érdekében általában palettára rakva kapcsolják egybe az árudarabokat.

A **rakodási egység képzése** a következő módokon történhet:

- rugalmas fóliával,
- szövött zsákkal vagy fóliával,
- átfogás ragasztószalagokkal vagy csíkokkal,
- rögzítő ragasztás az egyes darabok között,
- feszítőrögzítés (rudakkal),
- átfogás acél-, műanyag- és textilszalagokkal.

A rakodási egységek toló merevsége és egymásra rakhatósága fontos követelmény a tengeri fuvarozásban. Elsőrendű szempont a jól kezelhetőség (négy oldalról emelhető paletták) és a megfelelő szilárdság. Az egyes darabokat, zsákokat a palettán tömören kell elhelyezni.

## A csomagok jelölése

A csomagok jelölése bizonyos kommunikációs mód a feladó és a fuvarozók között, ezért teljesnek, mindenki számára érthetőnek és egyértelműnek kell lennie:

1. A fő jelölés:
  - a feladó és a címzett kezdőbetűi,
  - rendelési szám (szerződéskötés száma),
  - az egy küldeményhez tartozó csomagok vagy árudarabok összdarab- szám egy küldeményen belül az egyes darabok sorszáma.
2. Címzés:
  - rendeltetési hely, ill. kikötő (vagy rendeltetési hely via ... kikötő).
3. Tömeg: bruttó és nettó kg-ban.
4. Méretek: a csomagok mérete cm-ben.
5. Származási ország, pl. „made in...”.
6. Kezelési utasítás (pl. „törékeny”, „kampót tilos használni”, „nedvességtől védeni”).

Minden feliratot arab számokkal és az abc nagybetűivel kell írni, lehetőleg 25-100 mm méretben, és a felirat színe láthatóan különbözzön a csomag színétől.

## 8.14. Szállítmányozási feladatok tengerhajózás esetén

### Kalkuláció készítése

A szállítmányozási feladatok között nagyon fontos helyet foglal el a kalkulációkészítés, mert ez az alapja a helyes irányításnak és áruüzlethez tapadó költségek meghatározásának.

Tengeri fuvarozással kapcsolatban a kalkulációk a következő részleteket tartalmazzák:

- üzem, telephelyi, pályaudvari rakodási költség,
- közúti vagy vasúti fuvardíj,
- kikötői költségek: rakodás,  
kikötői kezelés  
raktározás

**Kalku-  
láció  
részletei**

- kikötői közvetítői (speditőr) költségek,
- tengeri fuvardíj.

Külön figyelemmel kell lenni az export és import forgalom sajátosságaira különböző versenyajánlatok alapján.

### **Kikötő- és fuvarozási útvonal kiválasztása**

A tengeri kikötő kiválasztásánál a következő fontosabb tényezőkre kell figyelemmel lenni:

- rakodási lehetőség különböző típusú és nagyságú árura, ideértve a műszaki felszereltséget, elegendő rakpartot,
- vonalhajózási szolgálat sűrűsége, rendszeressége különböző viszonylatokban,
- csatlakozó vasúti, közúti, folyami lehetőségek, ezek költségvonzatai,
- tárolási kapacitás (fedett-nyitott),
- mennyiségi és minőségi ellenőrzési lehetőségek,
- konténeres forgalom lebonyolítási lehetősége,
- a kikötői költségek nagysága.

Mivel Magyarország tengerparttal nem rendelkezik, így több lehetőség adódik a tengeri kikötő kiválasztására:

- Északi-tengeri kikötők (Hamburg, Bréma, Rotterdam)
- Balti-tengeri kikötők (Gdynia, Gdansk, Szczecin)
- Adriai kikötők (Rijeka, Koper, Trieszt, Porto Nogaro)
- Fekete-tengeri kikötők (Reni, Izmail, Braila, Galac, Konstanca, Várna)

### **Hajóstársaság és hajó kiválasztása**

A hajóstársaság, ill. a hajó kiválasztásánál (a fuvarozási útvonal és a kikötő meghatározásával együttesen) az összkalkuláción belül a legegyszerűbb döntés a hajózási fuvardíj kedvezősége alapján hozható. Ezt azonban befolyásolhatja a hajóindulások sűrűsége az elhajózási határidők betartása érdekében, ezenkívül az áruüzlet előírásai, avagy az áru sajátos volta is módosító hatással lehetnek a hajók kiválasztására.

### **Hajótérkönyvelés vagy hajóbérlés**

Vonalhajózási feladat esetén, a megbízás részleteitől függően szükség lehet, hogy hajótérkönyvelés, hajótérfoglalást a szállítmányozó intézze a kiválasztott hajóra az indulást megelőzően a hajóstársaságnál, vagy annak kikötői ügynökénél.

A hajótérkönyvelés történhet távirat, levél, telefon, telex, telefax útján. Egyes hajóstársaságok előírják, hogy a hajótérfoglalás az erre a célra rendszeresített formanyomtatvánnyal a „könyvelési jegy”-gyel (Booking Note) történjék.

Külön megállapodás alapján a hajóstársaság rendszeresen egy bizonyos nagyságú hajóteret bocsáthat rendelkezésre minden egyes hajóra, ezt „allotment”-nek nevezik.

A hajóbérlést a megbízó (árutulajdonos) intézheti közvetlenül a hajótulajdonosnál, de gyakoribb, hogy a megbízók bizalmi partnereiken – speditőrökön vagy ügynökökön – keresztül kötik meg a bérleti szerződést.

Fontos szállítmányozói feladat a bérleti szerződés feltételeinek betartása vagy betartatása, mert a fuvardíj mellett egyéb, az árut terhelő költségvonzatuk van.

### **Szállítmányozói diszpozíció intézése**

Exportforgalomban a kikötői speditőr partnerhez úgy kell diszpozíciót eljuttatni, hogy azt lehetőleg az áru kikötőbe történő megérkezéséig megkapja.

A diszpozíció a következő adatokat tartalmazza:

- megbízó kötésszáma vagy evidenciaszáma,
- címzett vagy vevő címe, hajóraklevél kiállítás módja,
- szárazföldi fuvarozás módja, árufeladás kelte,
- hajótérfoglalás száma,
- elhajózási és rendeltetési kikötő megnevezése,
- paritás, áru jelölése, csomagolás módja, csomagok száma,
- áru értéke (FOB v. CIF),
- fuvar költség-elszámolás módja,
- hajóraklevelek elküldési helye, határideje,
- egyéb különleges előírások (vámkezelés, mérlegelés, avizálás).

**A diszpozíció tartalma**

Importforgalomban a hajónak a rendeltetési kikötőbe való érkezése előtt kell a diszpozíciónak (lehívásnak) a kikötői speditőr partnerhez kikerkeznie a következő részletekkel:

- megbízó kötésszáma vagy evidenciaszáma,
- hajó neve,
- elhajózási kikötő
- a hajóraklevél száma, kelte (árukiváltáshoz eredeti B/L csatolása),
- áru jelölése, csomagolás módja, csomagok száma,
- áru megnevezése, súlya,
- kikötőbeni kezelésre vonatkozó előírások,

- kikötőből történő továbbítás módja,
- közúti vagy vasúti fuvarokmány kiállítására vonatkozó előírások (útirány, címzett),
- fuvar költség-elszámolás módja,
- avizálási előírás az áru feladásáról.

### Áruk mozgásának figyelemmel kísérése

A szállítmányozási tevékenység szerves része, hogy a feladott és valamely fuvarszközön elindult áru mozgását a szállítmányozó nyomon kövesse.

Az exportban ez azért fontos, hogy a kiválasztott hajót az áru időben elérje, importban pedig azért, hogy a kikötői áru fogadást, átvételt és a kikötőből való áru elindítást időben meg lehessen szervezni. Az információkat a fuvarozóktól és a kikötői speditőrtől lehet megszerezni.

### Szállítmányozó szakvállalatok bekapcsolása

Az előző fejezetben vázolt szállítmányozási feladatokat exportáló, importáló cégek, képviselőik, egyéb megbízott közreműködők vagy szállítmányozók végezhetik a vonatkozó megbízás keretében.

Szállítmányozó szakvállalat bekapcsolását a lebonyolításba az exportőrök vagy importőrök döntenek el, annak figyelembevételével, hogy a speditőr bekapcsolása milyen segítséget és előnyt jelent számukra. Néhány fontosabb szempont ezzel kapcsolatban:

- A szállítmányozó a fuvarozási, lebonyolítási láncolat valamennyi résztvevőjével szorosan együttműködik, tartós és kiterjedt partnerhálózattal rendelkezik.
- A szállítmányozó megszervezi az áruk biztonságos, gyors és gazdaságos mozgását a feladás és kiszolgáltatás helye között.
- A szállítmányozó tanácsot, információt tud adni a kereskedői területek számára a fuvarozási költségekről, a csomagolásról, a szükséges okmányokról, a vám eljárásról, banki formalitásokról.
- A szállítmányozó előnyös módon megszervezi a darabáruk gyűjtőforgalomban történő továbbítását.
- A szállítmányozó helyzeti előnyét célszerűen tudja kihasználni az újfajta, modern lebonyolítási/fuvarozási módok igénybe vételénél (konténeres, kombinált fuvarozás), valamint a nagy mennyiségek irányítása alapján elérhető referenciák elnyerésében, melyekből végül a megbízókat nagymértékben részesíti.
- A szállítmányozó az áru (a megbízó) érdekeit védi, szem előtt tartva a fuvarozási költségek állandó csökkentését.

## 9. LÉGI ÁRUSZÁLLÍTÁS ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

### 9.1. Általános jellemzés

A légi áruszállítást elsősorban akkor célszerű igénybe venni, ha kis mennyiségű, tömegegységre nagy értékű árukat kell nagy távolságra, sürgősen eljuttatni. Ilyen áruk pl. a gyorsan romló áruk (pl. primőr gyümölcsök, zöldségek, vágott virág), az élő baromfi (pl. naposcsibe) sürgősen beszerezendő pótalkatrészek, gyógyszerek, ékszerek, szőrmék stb.

#### Főbb előnyei

- Nagy szállítási távolságok esetén viszonylag rövid az áruk eljutási ideje. Az IATA (International Air Transport association = Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség) megállapításai szerint a légi áruszállítás előnye a közúti és a vasúti áruszállítással szemben már 800 km-es szállítási távolság fölött érvényesül.
- A többi közlekedési alágazathoz képest viszonylag kicsik az árukat érő igénybevételek, ezért viszonylag kicsi a csomagolás költségigénye is.
- A szállítási határidők betartását egyedül a szélsőséges időjárási viszonyok zavarhatják

#### Főbb hátrányai

- Csak az áruk egy bizonyos köre esetén vehető számításba. Általában kiesnek a légi áruszállítás köréből az ömlesztett tömegáruk, valamint a nagytömegű, terjedelmes darabáruk. Viszonylag széles a légi szállításból kizárt áruk köre is, ilyenek pl.: a gyúlékony anyagok, a robbanóanyagok, a lőfegyverek és lőszer, a radioaktív anyagok, a sűrített gázok, a mérgek és mérgező hatású anyagok, valamint az oxidáló vagy korrózióra hajlamos anyagok.
- Az áruk repülőtérré való fel-, illetve elfuvarozására és emiatt gyakran többszöri átrakására, átmeneti tárolására van szükség, ami jelentős mértékben megnövelheti az áruk eljutási idejét. Az áruk eljutási idejének gyakran mindössze 10%-át teszi ki a tulajdonképpeni légi szállítás időigénye.
- A többi közlekedési alágazathoz képest a legnagyobb a szállítás fajlagos energiaigénye, ezért viszonylag magasak a fuvardíjak.

- Környezetvédelmi szempontból kedvezőtlen lehet a zajhatás, különösen akkor, ha a repülőtér lakott terület közelében van.

## 9.2. A légi áruszállítás járművei

- **Merevszárnyú repülőgépek** – az utasforgalomból kivont, a légi áruszállítás céljaira átalakított személyszállító gépek.
- **Személy- és áruszállításra** egyaránt alkalmas repülőgépek.
- **Kifejezetten áruszállítási** célra kifejlesztett ún. áruszállító repülőgépek.
- **Forgószárnyú repülőgépek** (helikopterek).

Az *áruszállításra átalakított* hagyományos személyszállító repülőgépek egyedi árudarabok, sajátos rakodólapos és konténeres rakományok szállítására alkalmasak.

A *személy- és áruszállításra egyaránt alkalmas repülőgépeknél* a fedélzetet személyszállításra, a fedélzet alatti rakodóteret áruszállításra használják, de igény esetén a fedélzet is átalakítható – kézi erővel mozgatható belső szerelvényekkel – áruszállítási célra.

Az *áruszállító repülőgépek* egyes típusainak a fedélzetén a legnagyobb IATA-konténerek és rakodólapok, más típusokén pedig az ISO szerinti légi konténerek helyezhetők el. A fedélzet alatti rakodóterek kisebb IATA-konténerek és rakodólapok elhelyezésére alkalmasak.

A *forgószárnyú repülőgépeket* elsősorban különleges szállítási feladatok végrehajtására (egyébként nem vagy csak nehezen megközelíthető helyekre pl. hegycsúcsokra való szállításhoz) használják, de alkalmazhatók konténerek szállítására is. Egyes változataiknál a szállított konténerek nem a belső rakodótérben vannak, hanem függesztve helyezhetők el a különleges kialakítású futóművek között.

A **légi áruforgalom** menetrend szerinti (vonal-) járatokkal vagy áruszállító különjáratokkal (charter járatokkal) bonyolítható le. A menetrend szerinti járatok alatt is általában a személyforgalmat is lebonyolító járatok értendők, ún. „árus” menetrend szerinti járatokat többnyire csak a nagyobb légitársaságok indítanak.

A *menetrend szerinti járatok* áruszállító kapacitása a repülőgép műszaki paramétereitől és az egyéb terhelésektől (utaslétszám, a szállított poggyász, biztonsági felszerelés és üzemanyag mennyisége) függ. A sokféle befolyásoló tényező figyelembe vételének szükségessége nagymértékben megnehezíti a mindenkor felajánlható áruszállítási kapacitás nagyságának meghatározását.

Az *áruszállító különjáratok* esetében, ha a szállítandó áruvolumen nem elegendő, egy gép gazdaságos bérletére rugalmasabb charter formák (pl. part charter) alkalmazása célszerű. Igény szerint bárki bérelhet repülőgépet (charterolhat), akár megbízó, akár szállítmányozó, akár másik légitársaság.

A légi áruszállításban különösen nagy (kb. 40%) a kis (20 kg alatti) tömegű küldemények aránya. A sürgős kis küldemények háztól házig szállításával erre szakosodott expressz szállító vállalatok (pl. TNT, DHL) bízhatók meg. Az e vállalatok által nyújtott futárszolgáltatások igénybevételével jelentős mértékben lerövidíthető a légi úton továbbított kis küldeményeknek a címzetthez való eljutási ideje.

### 9.3. A légi árufuvarozás jogi szabályozása, nemzetközi egyezmények

#### 9.3.1. Nemzetközi egyezmények

A nemzetközi légi forgalmat számos átfogó és speciális egyezmény és szerződés szabályozza.

A nemzetközi légi fuvarozás alapját a **Varsói Egyezmény** (teljes nevén: Egyezmény a nemzetközi légi fuvarozással kapcsolatos egyes szabályok egységesítéséről) képezi, melyet 23 ország Varsóban írt alá 1929. október 12-én. Magyarország az 1936. évi XXVIII. törvénnyel hirdette ki az egyezményhez való csatlakozását. Az egyezmény célja, hogy az egyes légitársaságok egységes feltételekkel, azonos tartalmú fuvarokmányokkal egyenlő felelősséggel vegyenek részt a nemzetközi légi forgalomban.

Fontos tudni, hogy az egyezménnyel ellentétesen képzett nemzeti fuvarozási feltételek semmisnek tekintendők! Az egyezmény hatálya csak az aláíró országokra terjed ki. A fuvarozási szerződésből (mely vonaljáratokon történő fuvarozáskor a légi fuvarlevél) egyértelműen ki kell tűnni, ha a Varsói Egyezmény hatálya alatt kötött.

Az egyezmény által szabályozott főbb területek:

- Forgalom-meghatározások
- Fuvarokmányok
- Fuvarozási felelősség, reklamációs határidők, elévülési idő

**Varsói  
Egyezmény**

**Szabályo-  
zott  
területek**

- Kombinált fuvarozással kapcsolatos kikötések
- Általános és végső kikötések

A változó igényeknek megfelelően a Varsói Egyezményt a későbbiekben többször módosították, ill. kiegészítették: 1955-ben a háború utáni körülmények miatt Hágai Protokoll néven, 1961-ben Guadalaparában, 1975-ben Guatemalában és 1985-ben Montrealban.

### **Chicagói Egyezmény a nemzetközi polgári repülésről**

1944-ben 52 szövetséges és 5 semleges állam képviselője találkozott, hogy az 1919-ben aláírt Párizsi Egyezményt továbbfejlesszék és meghatározzák a repülési szabadságjogokat.

Az egyezmény második részében felállították az ICAO-t – International Civil Aviation Organisation – (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet), mely mint az egyezmény első részében rögzített alapelvek intézésével megbízott állandó testület 1945 októbere óta az ENSZ szakosított szerveként működik. Magyarország 1964 óta tagja az ICAO-nak.

### **Az IATA-szervezet létrehozása**

Miután a chicagói konferencián született megállapodások főként műszaki, technikai jellegű kérdéseket szabályozták, felmerült az igény egy olyan szervezet létrehozására, amely a gazdasági és kereskedelmi kérdéseket szabályozza. Annál is inkább jogos volt az igény, mivel az először 1919-ben Hágában ilyen céllal (a légitársaságok együttműködését és az egymás közötti versenyt szabályozni) létrehozott IATA International Air Traffic Association a II. világháborúban felbomlott.

1945-ben a havannai konferencián alakult meg az utód IATA International Air Transport Association. A IATA-tagság önkéntes, és a szövetségbe minden ENSZ tagországból, egy ICAO tagország ajánlásával, beválasztható egy légitársaság.

Az IATA fő célja biztosítani, hogy a légi forgalom biztonságosan, gyorsan és hatékonyan magas minőségi színvonalon bonyolódjék.

Az IATA-szervezet eszköz olyan feladatok megoldásához, melyek az egyes légitársaságok eszközeivel külön-külön nem megoldhatók.

Az IATA nemzetközi tapasztalatai és információs egység, sok közös tevékenységi területnek ügyvezetője.

Mindezek megfogalmazódnak és tükröződnek az alábbi **feladatkörökben**:

- Egységes díjszabásrendszerek megalkotása
- Egységes nyomtatványok bevezetése
- Ügynöki szervezet kialakítása és működtetése
- Információcsere
- Szakemberképzés

Az IATA, nemzetek feletti szerv és igazgatási okokból a hatékonyabb működéshez három **területi körzetre** (Traffic Conference Areas) oszlik:

- TC 1 Észak- és Dél-Amerika, Grönland, Hawaii
- TC 2 Európa, Afrika, Közel- és Közép-Kelet, Irán
- TC 3 Ázsia, Ausztrália, Új-Zéland, Csendes-óceáni szigetek

## 9.4. A légi áru fuvarozási szerződés

A légi áru fuvarozási szerződés – melynek alanyai a fuvarozó és a fuvaroztató – jogi háttérét a Varsói Egyezmény és a fuvarozó szabályzata adja. Magyarországon a légi fuvarozást a 22/1965. sz. Kormányrendelet szabályozza. Ez a jogszabály összhangban van a nemzetközi előírásokkal (A kormányrendelet maga is kimondja, hogy „nemzetközi fuvarozás esetén a rendelet rendelkezéseit csak annyiban lehet alkalmazni, amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik”), és ezen rendelkezés alapján készültek a hazai fuvarozó Malév (nemzeti légitársaság) üzletszabályzata, ill. fuvarozási feltételei. A fuvarozási szerződéseket az üzletszabályzattal konform lehet és kell megkötni (a kormányrendelet azt is kimondja, hogy „a légi áru fuvarozási szerződésnek és rendelettel és az üzletszabályzattal ellentétes kikötése semmis”).

A kormányrendelet I. része „Bevezető rendelkezések” címen a rendelet hatályáról, a légi áru fuvarozási szerződésről és az üzletszabályzatról, valamint a menetrendről beszél általánosságban.

A II. rész az „Áru fuvarozás” következő területeivel foglalkozik:

1. **Légi áru fuvarozási szerződés megkötése:** a szerződés a fuvar elvállalásával jön létre. A fuvar akkor vállalja el a fuvarozó, amikor a küldeményt és a fuvarozáshoz szükséges okmányokat (fuvarlevél+kísérőokmányok) fuvarozás céljából átveszi és a fuvarlevelet lebélyegzi.
2. **Légifuvarlevél AWB (Air Waybill) kiállítása** nemzetközi fuvarozás esetén az IATA által meghatározott előírások szerint történik.

**Szerző-  
dés  
megköt-  
ése**

Minden küldeményről – vonal- és charterjáratokra is – külön légifuvarlevelet kell kiállítani. A fuvarlevelet a fuvarozó, vagy megbízott ügynöke, a feladó által közölt adatok és általa tett nyilatkozatok alapján állítja ki, az erre rendszeresített egységes nyomtatványon három eredeti példányban (minimum hat másolattal).

A fuvarlevél 1. eredeti (zöld színű) példánya a fuvarozó példánya és elszámolási célokat szolgál; ezt a feladó írja alá. A 2. eredeti (rózsaszín színű) példány a fuvarlevél címzettjét illeti, ez kíséri az árut az induló repülőterétől a rendeltetési repülőtérig a feladó és a fuvarozó aláírásával. A 3. eredeti (kék színű) példányt a fuvarozó és/vagy ügynöke írja alá, bélyegzi le, és adja vissza a feladónak. Ezt az eredeti példányt használja fel a feladó banki elszámolási célokra, ill. bármilyen kártérítési igény érvényesítésénél (pl. fuvarozónál, biztosító társaságnál).

**Fontos!** A légifuvarlevél (szemben pl. a hajófuvarlevéllel) nem jelent tulajdonjogot, csak rendelkezési jogot, tehát nem értékesíthető nem értékpapír, nem forgatható, nem állítható ki rendeletre, nem testesíti meg az árut.

## 10. A CSŐVEZETÉKES ÁRUSZÁLLÍTÁS

**Általános jellemzés.** A csővezetékes áruszállítás esetében – a többi közlekedési alágazattal ellentétben – egy egységet képez a szállítópálya és a szállítóeszköz. Rövid szállítási távolságok esetén az áruk mozgása az enyhe lejtésű csővezetékben a gravitációs energia hatására jön létre, nagy szállítási távolságok esetén helyhez kötött szivattyúkkal, illetve légszállítógépekkel segítik elő a mozgást.

Viszonylag rövid távú helyi szállításra is alkalmazzák pl. a közművek a települések víz-, illetve gázellátásának biztosítására, vagy pl. erőművekben pernye, salak, vagy cukorgyárakban cukorrépa, répaszelet szállítására. Nagy távolságra elsősorban energiahordozók (pl. kőolaj, kőolajtermékek, földgáz) szállítására célszerű alkalmazni, folyamatos szállítási igény esetén.

A szállítási teljesítőképesség a csőkeresztmetszettől és a szállítási sebességtől függ.

### **A csővezetékes áruszállítás főbb előnyei:**

- Nagyfokú megbízhatóság.
- Független a külső környezeti, időjárási hatásoktól.
- Kis fajlagos üzemeltetési költség, bizonyos árufajták esetében ez a leghatékonyabb szállítási mód.
- Hibamentes konstrukció és gondos üzemeltetés esetén minimális a környezetszennyezés veszélye.

### **Főbb hátrányai:**

- A szállítható áruk köre nagymértékben korlátozott, csak azonos fajtájú (tulajdonságú) áru szállítására alkalmazható.
- Viszonylag kicsi a szállítási sebesség, így hosszú az eljutási idő.
- Kis alkalmazkodóképesség a szállítási igények változásaihoz.
- A vezetéképítésnek nagy a beruházási költségigénye.

**Magyarország csővezetékes összeköttetései** túlnyomórészt csak a volt Szovjetunió és Horvátország irányába épültek ki.



## 11. KOMBINÁLT FUVAROZÁS ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

### 11.1. A kombinált szállításról általában

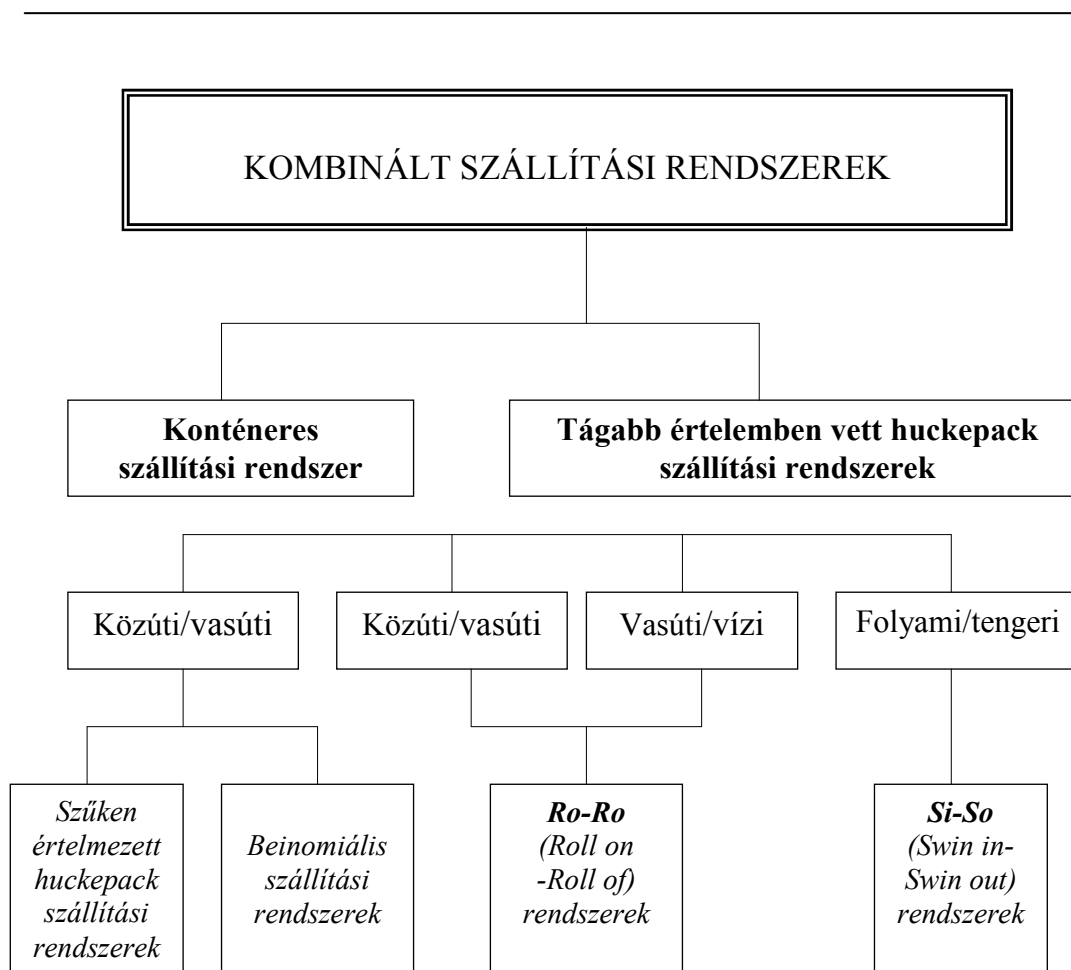
**A kombinált szállítás fogalma, főbb változatai.** A kombinált (vagy idegen szóval multimodális) szállítás esetén egy szerződés keretében két vagy több közlekedési alágazat vesz részt egy adott szállítási feladat megoldásában, az áru egy szállítási (intermodális) egységben jut el a feladótól a címzettig. A kombinált szállítás célja különböző közlekedési alágazatok olyan együttműködésének megvalósítása, ami a szállítási láncok kialakításakor az egyes közlekedési alágazatok előnyeinek egyesítését teszi lehetővé, a hátrányok egyidejű kiküszöbölésével.

A fel- és elfuvarozást a fuvaroztatói igények rugalmas kielégítésére alkalmas, de kevésbé környezetbarát közúti közlekedési alágazat, míg a távolsági szállítást a környezetkímélőbb vasúti és vízi közlekedési alágazatok végzik. De a hagyományos szállítási rendszerekkel szemben a helyi, illetve körzeti és a távolsági szállítás csatlakozási helyein nem közvetlenül az árut rakják át, hanem az árut tartalmazó zárt konténert, vagy magát a szállítójárművet, -eszközt, vagy a szállítójármű (-eszköz) gördül fel-, illetve le (úszik be, illetve ki) a másik szállítójárműre(be).

Ennek megfelelően a kombinált szállítási rendszerek két fő csoportba sorolhatók:

1. A *konténeres szállítási rendszerek* esetében két vagy több közlekedési ágazat együttműködésével bonyolítják le a feladó és a címzett közötti konténerforgalmat.
2. A *tágabb értelemben vett huckepack szállítási rendszerek* esetében az egyik közlekedési alágazat szállítójárművein (eszközein) továbbítják a másik közlekedési alágazat szállítójárműveit. (A „huckepack” szó egyébként magyarul „háton hordozást”-t jelent.)

A kombinált szállítási rendszerek további csoportjairól a következő ábra ad áttekintést.



**A kombinált szállítás fejlesztésének időszerűsége:** A nyugat-európai országokban már a hatvanak évek végén kialakultak a kombinált szállítás alapformái, és azóta is dinamikusan fejlődnek. Az utóbbi években új lendületet adott a fejlesztésnek az, hogy az Európai Unió közlekedéspolitikájában is előtérbe kerültek a környezetvédelmi szempontok, továbbá az, hogy ugyanakkor a meglevő közúthálózaton egyre nagyobb problémát jelent a – nem csak az áru, hanem a személyforgalom növekedése következtében is egyre növekvő – közúti forgalom lebonyolítása. Ezért egyre tudatosabb intézkedésekkel törekszenek a közúti áruszállítási forgalom visszaszorítására (pl. a közúti fuvarozók tevékenységének engedélyhez kötésével, az engedélyek számának korlátozásával, a gépjárművek tengelyterhelésének és károsanyag-kibocsátásának maximálásával, útdók, gépjárműadók bevezetésével), valamint – a kombinált fuvarozás fejlesztésével – a távolsági áruforgalom közútról vasútra vagy vízi útra terelésére.

A kombinált szállítás fő előnye az *optimális közlekedési munkamegosztás* megvalósításán túlmenően az, hogy – az egységes szállítóeszköz és rakodóberendezések, valamint az átfogó információs-

és kommunikációs rendszerek alkalmazása révén – *integrált szállítási (logisztikai) láncok* kialakítását teszi lehetővé.

Nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni, hogy a kombinált fuvarozás – a közúti szállítással való árversenyben – csak kb. 5000...7000 km-nél nagyobb szállítási távolságok esetében tud előnyt szerezni.

Hazánkban a kombinált szállítási módszerek az EU-val 1990-ben kötött társulási szerződés hatására kerültek előtérbe. Ma már – a nemzetközi fejlesztési tendenciákkal összhangban – a hazai közlekedéspolitikának is egyik fő célkitűzése a kombinált áruszállítás fejlesztése.

Mivel a kombinált szállítás csak viszonylag nagy szállítási távolságok esetében gazdaságos, hazai viszonylatban elsősorban a *tranzit*, valamint az *export-import* áruforgalom lebonyolítására vehető számításba. A magyar közlekedéspolitikai koncepció ezért azt tűzte ki célul, hogy: „... a nyugat és a kelet-közép-európai kombinált forgalmi kapcsolatokhoz illeszkedő hazai és vasúti és vízi hálózat továbbfejlesztésével az ezredfordulóig az export-import forgalomban a kombinált szállítás részaránya érje el a 3...4%-ot, a tranzit forgalomban pedig a 18%-ot.

A kombinált forgalom növelésének célkitűzései a következők:

- „– a környezetszennyezés és zajártalom csökkentése,
- a közutak zsúfoltságának csökkentése,
- a közlekedésbiztonság növelése,
- a közutak elhasználódásának késleltetése,
- kedvezőbb energia- és nyersanyag-felhasználás,
- a vasút és a vízi út szabad kapacitásának kihasználása,
- a közúti fuvarpiac megvédése, illetve növelése a környező országokban a tiltó rendelkezések ellenére.”

## **11.2. Konténeres szállítás**

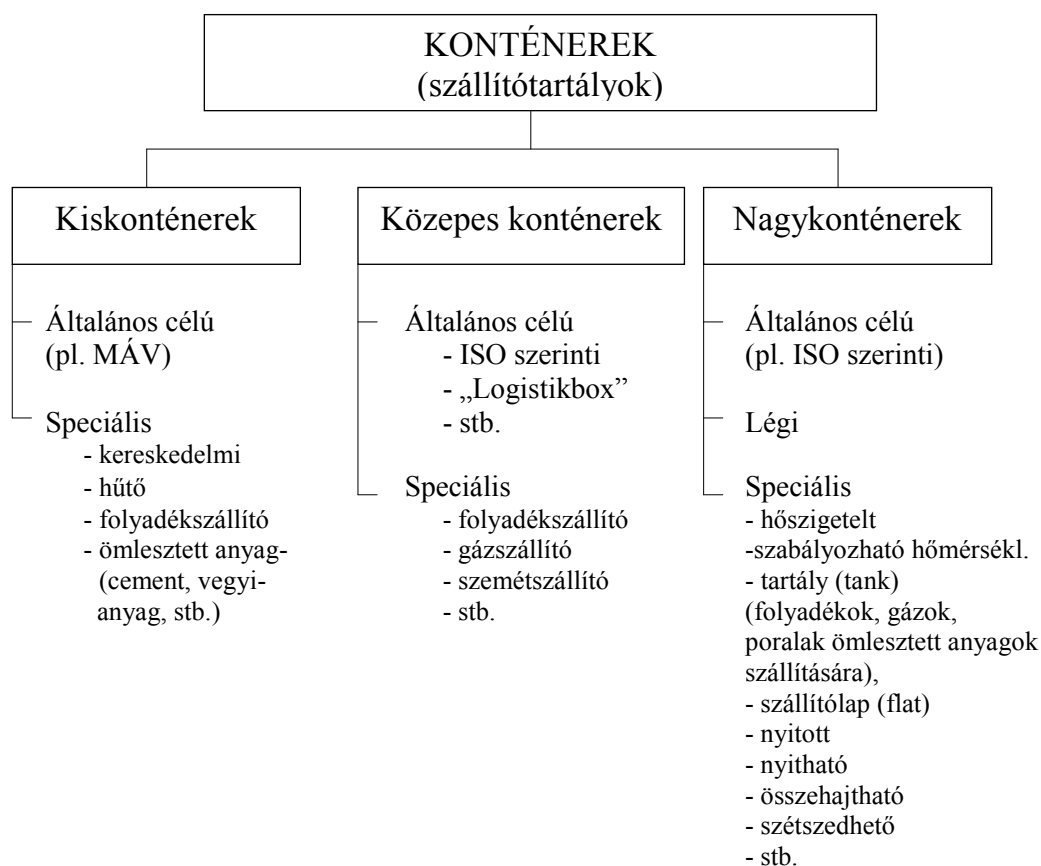
### **Általános jellemzés**

A konténeres szállítás valamennyi közlekedési alágazattal megvalósítható. A szállítási láncban a helyi, körzeti szállítást (fel- és elfuvarozást) rendszerint közúton végzik, a távolsági szállítás pedig a vasúton vagy vízi úton történik. A leggyakrabban a közúti/vasúti és a közúti/vasúti/nyílt tengeri kombinációk fordulnak elő. A légi áruszállításban általában nem alkalmazhatók a földi szállításnál használt

konténerek, ezért a repülőtéri átrakóhelyeken az áruk átrakására van szükség.

Vasúti áruszállítás esetén a konténerek belföldi forgalmát (a fel- és elfuvarozást is) vagy maga a vasúttársaság szervezi (mint pl. Magyarországon a MÁV), vagy külön erre szakosodott vállalat (mint pl. Németországban a Transfracht). Az utóbbiak a nemzetközi konténerforgalmat lebonyolító Intercontainer Társaság ügynökeként tevékenykednek. Az Intercontainer Társaság az európai vasúttársaságok közös szervezete, ennek magyarországi képviselője a MÁVTRANS szervezi a nemzetközi vasúti konténerfuvarozással kapcsolatos helyi feladatok (pl. rakodás, fel- és elfuvarozás) megoldását.

A konténerek – mint egységrakomány-képző eszközök főbb csoportjai:



### A konténeres áruszállítás fejlődése

A kombinált szállítás különböző változatai közül elsőként világszerte – így Magyarországon is – a konténeres szállítás terjedt el.

A hatvanas évek második felében, elsősorban a hajózás intenzívebb bekapcsolódása következtében világszerte gyors fejlődésnek indult a konténeres szállítás.

*Magyarországon a '70-es évek elejétől indult meg intenzívebben a konténeres áruszállítás fejlesztése. Az első időszakban a MÁV a közepes konténeres városközi forgalmának megszervezésére helyezte a hangsúlyt, de nemsokára fokozatosan bekapcsolódott a közepes és nagykonténerek nemzetközi forgalmának lebonyolításába is. Ma már a MÁV konténerforgalmának túlnyomó többségét az ISO 1C típusú konténerek teszik ki.*

A MAHART csepeli konténertermináljának 1971. évi megnyitását követően a vízi áruszállítás is intenzíven bekapcsolódott a nemzetközi konténerforgalom lebonyolításába. A MAHART, a MÁV, a HUNGAROCAMION és a GYSEV keretében működő RAABERSPED között létrejött megállapodások a Csepeli Nemzetközi Szabad Kikötőben létesített konténerterminál fokozottabb kihasználását és a nagykonténerek háztól házig fuvarozásának megszervezését tették lehetővé.

A '90-es évekre kialakult a szárazföldi (közúti/vasúti konténerkezelő állomások és terminálok hálózata.

### **11.3. Közúti-vasúti kombinált szállítás**

**A huckepack szállítási rendszer alapváltozata** először az USA-ban terjedt el, mivel itt a vasúti rakszelvény méretei lehetővé teszik, hogy a normál kialakítású vasúti kocsikon normál kialakítású tehergépkocsik szállíthatók legyenek. A kisebb vasúti rakszelvény miatt Európában ez nem lehetséges (a közúti járműszekrények keresztmetszvényei függőleges irányban túlnyúlnak a rakszelvényen), ezért olyan megoldásokat kellett kifejleszteni, amelyek a vasúti és közúti járművek együttes magasságának csökkenéséhez vezettek. A másik döntő feladat volt a két alágazat közötti kapcsolatot teremtő rakodás, illetve járműátmenet megoldása. A közúti-vasúti huckepack szállítási rendszerekről a következő táblázat ad áttekintést.

**A közúti-vasúti huckepack szállítási rendszerek főbb jellemzői**

| A forgalom jellege* | A kombinált forgalom megnevezése                    |               | Szállítási egységek                                                       | Vasúti kocsik                                                                 | A járműátmenet/rakodás módja                                                                                     |
|---------------------|-----------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kísérlet            | Ro-La<br>Gördülő országút<br>(Rollende Landstrasse) |               | - Tehergépkocsik<br>(pótkocsikkal vagy anélkül)<br>- Nyerges szerelvények | Kis átmérőjű kerekekkel ellátott, alacsony (400 mm) rakfelületű vasúti kocsik | <b>Roll on-Roll off</b><br>a közúti járművek homlokrakodókon át fel-, illetve lehajtanak a vasúti kocsikra(-ról) |
| Kísérlet            | Csereszekrényes (cserefelépítményes)                |               | Csereszekrények                                                           | Normál pórekocsik vagy konténerszállító vasúti kocsik                         | <b>Load on-Load off</b><br>speciális megfogókerettel felszerelt rakodógépekkel, darukkal                         |
| Kísérlet nélkül     | Félpótkocsis                                        | Daruzható     | Daruzható nyerges félpótkocsik                                            | Zsebes vasúti kocsik                                                          | <b>Load on-Load off</b><br>speciális megfogókerettel felszerelt rakodógépekkel, darukkal                         |
|                     |                                                     | Nem daruzható | Nem daruzható nyerges félpótkocsik                                        | Lengőhidas vasúti kocsik                                                      | <b>Roll on-Roll off</b><br>a félpótkocsikat homlokrakodón át feltolják a vasúti kocsikra                         |

\* a közúti jármű személyzete szempontjából

A rendszer előnye, hogy nem igényli a közúti járművek különleges kialakítását, valamint, hogy egyszerű és gyors a fel- és lehajtás. Hátrányaként említhető a különleges vasúti kocsik nagy beszerzési költsége, a kis kerékátmérő miatti kedvezőtlen futástulajdonságok, valamint a szállított tehergépkocsik vagy nyerges vontatók nagy holt tömege.

A *csereszekrény* a közúti jármű levehető felépítménye, fém oldalfalú ponyvázott egységgrakomány-képző eszköz, ami normál pórekocsin vagy konténerszállító vasúti kocsin szállítható. Jellegzetessége, hogy a meg-, illetve kirakás helyén (a fuvaroztatók telephelyén) támasztólábakra állítható, és a gépkocsi kihajthat a csereszekrény alól. Elszállításkor a gépkocsi ugyancsak „fel tudja venni” alátolatással, majd a lábak felhajításával.

A szűkebb értelemben vett huckepack szállítási rendszerek közül Európában leginkább a csereszekrényes rendszer terjedt el. Az UIRR (Közúti-vasúti Kombitársaságok Nemzetközi Egyesületének) adatai

szerint az európai közúti-vasúti huckepack forgalom megoszlási aránya 1993-ban a következő volt:

- csereszekrényes forgalom 60%
- félpótkocsis forgalom 23%
- Ro-La forgalom 17%

**A kombinált forgalom szervezési feladatait** (pl. megbízások összegyűjtése, a vasút felé való továbbítása, a partnerekkel való folyamatos információs kapcsolat biztosítása) az ún. nemzeti kombitársaságok (más néven huckepack társaságok) látják el. Emellett a kombitársaságok feladata többek között: az adott országban a kombinált fuvarozás fejlesztése, minél kedvezőbb feltételeinek biztosítása, a kombinált fuvarozásban részt venni kívánó partnerek felkutatása stb.

A magyar kombitársaság, a *Hungarokombi* 1990-ben alakult meg. A társaság 1991 óta tagja a Közúti-vasúti Kombitársaságok Nemzetközi Szövetségének (az UIRR-nek). A Hungarokombi közreműködésével Magyarország 1991-ben kapcsolódott be a kíséret nélküli nemzetközi huckepack, majd 1992-ben a kísért Ro-La forgalomba.

## 11.4. Közúti-vízi kombinált szállítás

**A Ro-Ro rendszerű közúti-vízi kombinált szállítás** lényege, hogy a közúti járművek – megfelelően kiépített rakodókon és áthidaló szerkezeteken át saját kerekeiken felgördülnek a vízi járművek (kompok, uszályok, hajók) rakfelületére, illetve a vízi szállítási út végpontján hasonló módon legördülnek azokról. (A „Ro-Ro” vagy hosszabban Roll on-Roll off rövidítés magyarul fel-, illetve legördülésként fordítható.) Német nyelvterületen a Ro-Ro forgalmat – a Ro-La forgalommal analóg Schwimmende Landstrasse, azaz „úszó országút” forgalomnak is nevezik.

A rendszer előnye, hogy bármilyen közúti jármű szállítható ilyen módon, valamint, hogy a fel- és lehajtás egyszerű és gyors művelet. Ehhez azonban különleges kiképzésű parti létesítményre (megfelelő vonalvezetésű csatlakozó útszakaszokkal), valamint áthidaló szerkezetre van szükség.

A közúti-tengeri kombinált szállítás. A Ro-Ro rendszerű szállítás a '60-as években kezdett elterjedni először a tengeri fuvarozásban. A '80-as évek elejére a világ darabárut szállító flottájának már 5%-a volt Ro-Ro hajó. A Ro-Ro hajóknál a hajó hátsó vagy mellső részén, esetleg az oldalán elhelyezett felhajtó rámpákon át gördülnek a közúti járművek a hajótér belsejébe. A nagyobb hajókon a járművek több fedélzeten is

elhelyezhetők. Az egyes fedélzetek közötti közlekedést ferde rámpák, illetve liftek biztosítják. Egyes Ro-Ro hajókon vasúti szerelvények is szállíthatók. Ro-Ro hajók elsősorban a rövid távú tengeri forgalomban közlekednek. Tipikus Ro-Ro forgalmi területek pl. a Földközi-tenger, az Északi-tenger, a Keleti-tenger, az Ír-tenger és a Karib-tenger.

### 11.4.1. A közúti-folyami kombinált szállítás

A közúti-folyami kombinált szállítás esetén folyami Ro-Ro hajókon vagy uszályokon továbbítják a közúti járműveket (tehergépkocsikat vagy nyerges szerelvényeket, gyakrabban csak a nyerges félpótkocsikat). Itt jegyezzük meg, hogy a folyami és tengeri Ro-Ro hajók szigorú elkülönülése mára már oldódik, mivel megjelentek a folyami és tengeri közlekedésre egyaránt alkalmas Ro-Ro hajók.

Amíg a Ro-Ro rendszerű szállításnak a tengereken való elterjedését elsősorban a szűk kikötői kapacitások megszüntetése, a kikötői várakozási és rakodási idők megrövidítése iránti törekvés indokolta, addig a belvízi utakon a fenti szempontok mellett a fő cél a közutak tehermentesítése, valamint energia-megtakarítások elérése volt. Közelítő becslések szerint a Ro-Ro hajók a fedélzetükre felvett áruszállító járművek együttes üzemanyag-felhasználásának csupán 1/7 részét fogyasztják.

A folyami Ro-Ro szállítás főbb előnyei a hagyományos vízi áruszállítással szemben:

- A kikötői állásidő csak töredéke a hagyományos hajókénak.
- Nincs szükség az áruk átrakására és ebből következően költséges rakodóberendezésekre.
- Járművei kisvízi időszakban is korlátozás nélkül üzemelhetnek, mivel merülésük csak 40...60%-a a hagyományos hajókénak.
- Nincs szükség külön kikötők építésére, mivel a gördülő járművek fel-, illetve lehajtására a komplejárók is felhasználhatók.

#### Főbb hátrányai

- A kifejezetten Ro-Ro üzemre épített vízi járművek beszerzési költsége nagy.
- A tényleges hajóhordképesség kihasználás a hagyományosé alatt marad a szállított járművek nagy holt tömege miatt.

## 11.5. Folyami-tengeri kombinált szállítás

A folyami-tengeri kombinált szállítás lehetővé teszi, hogy a szárazföld belsejében vízi úton feladott rakomány átrakás nélkül legyen eljuttatható egy másik kontinens belsejében levő folyóparti rendeltetési helyére.

A különleges kialakítású belvízi (folyami) uszályokat (más néven bárkákat) ún. *bárkaszállító hajókkal* (barge-carriers) szállítják a tengeren. A szállítási láncban a bárkák, mint speciális méretű úszó konténerek vesznek részt.

Ennek az ún. Si-So (Swim in Swim out) rendszernek az a lényege, hogy a bárkák beúszással jutnak a hajóba, majd a hajó rakodóberendezései felemelik azokat a hajó fedélzetére, illetve a raktér megfelelő szintjeire.

A különböző típusú bárkaszállító hajók alkalmazása a következő előnyökkel jár:

- Elmarad az áruk hagyományos átrakása a folyami-tengeri kikötőkben.
- A hagyományos kialakítású hajók korszerű típusai a teljes üzemidő 35...40%-át, a bárkaszállító hajók az üzemidő 85...90%-át töltik a tengeren, az utóbbiak használata tehát több, mint kétszeres hatékonyságú.
- Üzembe állításuk nagy beruházással jár, de a termelékenység növekedésével a szállítási költségek jelentősen csökkennek és a kikötői használati díjak is mérséklődnek.
- A bárkák rakodása nem zavarja a kikötők munkáját.
- A rakodás függetlenné válik az időjárástól.
- A nagy teherbíró képességű és méretű bárkákon sokféle áru szállítható.
- A bárkák rakodása közben nem keletkezik árukár.



## 12. AZ EU KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁHOZ VALÓ INTEGRÁCIÓ HATÁSA

A szolgáltatások és az infrastruktúra területén a magyar közlekedési ágazat **jelentős mértékben** elmarad a közösségi színvonaltól. Ahol a jogharmonizációt sem piaci, sem technikai akadály nem gátolja, ott a jogharmonizáció már megtörtént vagy folyamatban van. De vannak olyan területek, mely mind gazdaságilag, mind társadalmilag sokkal **nagyobb érzékenységgel bírnak**. Ezen területeken a zökkenőmentes integráció érdekében **fokozatos jogközelítésre van szükség**.

Magyarország geográfiailag is jelentős szerepet tölt be Európában, fontos tranzit útvonalon fekszik. A tíz **európai közlekedési folyosó** közül négy halad keresztül hazánkon. Ezek a közlekedési folyosók az Európai Unió közlekedési hálózatának legfontosabb irányait hosszabbítják meg, és **fejlesztésüket az Unió kiemelt fontosságúnak és támogatásra érdemesnek tartja**.

Európai  
közlekedési  
folyosók

Az Európai Közösséggel 1991-ben kötött **társulási megállapodás** alapján tárgyalások folynak és folytak a közúti árufuvarozási tranzit, a nemzetközi különjáratú autóbusz-közlekedés, a belvízi hajózás, valamint a légi közlekedés területén. A magyar tárgyalási álláspont 1999. január 1-jén került átadásra, és a közlekedési fejezet tárgyalását 1999. november 12-én kezdték meg.

A 2002. júniusi Sevillai csúcsértekezlet sikeres lezárása után 2002. júliusától **Dánia** vette át az Európai Unió Tanácsának soros elnökségét. A dán elnökség munkájának legfontosabb része a tagjelölt országokkal folyó csatlakozási tárgyalások sikeres befejezése 2002. végéig. Bár még vannak megválaszolatlan kérdések és problémás fejezetek (intézményi kérdés, mezőgazdaság, pénzügyi vonatkozású területek), hazánk mindent megtesz azért, hogy 2002. végére befejezze a csatlakozási tárgyalásokat, és 2004-ben **teljes jogú tagjává váljon** az Európai Uniónak. Ezt támasztja alá a **Sevillai** csúcsértekezleten elfogadott dokumentum azon része, melyben a tagállamok megerősítik azon szándékukat, hogy az első csatlakozó országok – várhatóan tíz ország – részt vehessenek a 2004-es Európai Parlamenti választásokon.

Továbbra is elsődleges alapelveként funkcionál a tagjelölt országok közötti **differenciálás** alapelve, és az **egyéni teljesítmény alapján történő elbírálás**.

A másik oldalról tekintve hazánk belső felkészülése is megfelelő ütemben halad. A jogharmonizációs lemaradások nagy része behozásra

került, így tartható a kormány által vállalt és **2003. év végében** meghatározott időpont, melyre teljesíteni fogjuk a jogharmonizációs kötelezettségünket. A közlekedéspolitika területén is folyik a jogharmonizáció, melyet az anyag második felében külön megvizsgálunk.

### 3. VÁLTOZÁSOK AZ EURÓPAI UNIÓBAN

Az Európai Unióban történt változások közül kiemelkedő, hogy 2001. szeptember 12-én az Európai Bizottság elfogadta azt a **Fehér Könyvet**, mely hosszútávra – 2010-ig – megszabja az Unió közlekedéspolitikájának fejlődését, irányvonalát. Az Európai Unió új közlekedéspolitikája leszögezi, hogy célja a gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi szempontból egyaránt fenntartható, egyensúlyban levő közlekedési rendszer létrehozása. Célul tűzi továbbá a tagjelölt országok közlekedési hálózatainak összekapcsolását az Unió tagországai hálózataival, valamint a perifériális régiók, Európa kieső részei jobb elérhetőségének biztosítását, hatékonyabb bekapcsolását a főáramlatokba.

Az új közösségi közlekedéspolitika prioritásai:

- a regionális kiegyenlítetlenségek csökkentése,
- a forgalmi torlódások mérséklése,
- a közlekedési módok közötti egyensúly helyreállítása,
- a hálózatok szűk keresztmetszeteinek megszüntetése,
- a használatnak a közlekedéspolitika középpontjába állítása,
- a közlekedés globalizálódásának kezelése.

A közlekedéspolitika tehát mindig is vezető szerepet töltött be a gazdasági fejlődés során. Ugyanakkor ellentmondás fedezhető fel abban a helyzetben, hogy a társadalomnak még nagyobb mobilitásra van igénye, ellenben a közvélemény már most elégedetlen az egyes közlekedési szolgáltatások minőségével, és intoleráns a mutatkozó késedelmekkel szemben. Az Európai Unió döntéshozó szervei rájöttek, hogy a közlekedéssel kapcsolatos igények kielégítése nem történhet csupán az infrastruktúra fejlesztésével, illetőleg a piac megnyitásával. A **közlekedési rendszert optimalizálni kell**, hogy megfeleljen a bővítés és a fenntartható fejlődés követelményeinek. Ez a cél már megfogalmazódott a 2001. júniusában tartott Göteborgi csúcsértekezleten – ahol a tagállamok elfogadták a Fenntartható Fejlődés Stratégiáját: a közlekedési rendszernek fenntarthatónak kell lenni mind környezetvédelmi, mind társadalmi, mind gazdasági szempontból. A jövőbeni tervekkel kapcsolatban figyelemmel kell lenni az ágazat fontosságára, hiszen éves szinten több mint 1000 milliárd euró költségvetéssel fut ez a terület, ami az uniós GDP-nek közel 10%-a, és a szektorban több mint tízmillió ember dolgozik.

Továbbá figyelembe kell venni a közös közlekedéspolitika kialakítása által létrejött problémákat. Ilyen például az a tény, hogy a

A  
Fehér

A  
közleke  
desi  
rendsze  
r

Fejlesztések közlekedési ágazatában

**különböző közlekedési ágazatok különböző ütemben fejlődtek**, nem minden külső költség került beszámításra az infrastruktúra használatának költségébe (lásd környezetvédelmi költségek, a balesetek költségei stb.), és nem minden biztonsági és szociális előírást tartottak be a közlekedésben részt vevő felek. A jelenlegi arányok alapján az áruszállítás 44%-a történik közúton, 41%-a a tengeren, 8%-a vasúton és négy százaléka belvízi hajózás területén zajlik. A személyszállítás területén a közúti közlekedés még nagyobb dominanciát mutat, hiszen a személyszállítás 79%-a közúton történik, ez az arány vasúton 6%, a légi közlekedésben pedig 5%.

A viszonylag aránytalan elosztásnak „köszönhetően” a transz-európai közúti közlekedési hálózat kb. 10%-át, azaz mintegy 7 500 kilométert tartanak számon olyan útvonalként, melyeken mindennapos a közlekedési dugó, de ugyanez megfigyelhető a légi közlekedésben is. Tizenhat európai repülőtér jelezte, hogy a járatainak 30%-a legalább negyedórás késéssel közlekedik, ami összességében hatalmas mennyiségű többlet üzemanyag-fogyasztással jár. Az említett okok miatt fennáll annak a veszélye, hogy az Európai Unió elveszti versenyképességét. Egy nemrég készített tanulmány alapján a közúti fuvarozásban tapasztalható késedelmek költsége eléri a közösségi GDP 0,5%-át, és amennyiben nem történik jelentős változás, ez a szám 2010-re megduplázódhat.

Persze ez nem jelenti azt, hogy a **transz-európai hálózat folyamatos fejlesztése** ne történne meg, hiszen jelenleg is több olyan projekt fut Európa szerte, melyek ezt a célt szolgálják (új athéni repülőtér építése, gyorsvasút kiépítése Brüsszel és Marseille között, vagy a Dánia és Svédország közötti hídalagút).

Prioritások

A korábbi kezdeményezések a vasúti szektort próbálták előtérbe helyezni, habár a kifizetési és támogatási arányok nem ezt mutatják. A Fehér Könyv megpróbálja **visszaterelni a prioritást a vasút és a vízi fuvarozás felé**, a fenntartható fejlődés koncepciójának figyelembevételével.

Ugyanakkor az Európai Unió **keleti bővítése** újabb kihívásokat tartogat, hiszen a tagjelölt országok úthálózatai, köztük hazánké is, messze elmaradnak minőségben is a közösségi átlagtól.

Az Európai Unió hatáskörét és cselekvési lehetőségeit tekintve három megoldási lehetőség merült fel gazdasági szempontból a fent említett problémákra:

- Az első megoldás az lenne, hogy a hangsúlyt teljes mértékben a **közúti közlekedés** árszabályozására fektetnék. Ez a megoldás nem tartalmazna hatékonyság-fejlesztő intézkedéseket a közlekedés más ágazataira. A közúti fuvarozás árának megfelelő,

és minden költséget magába foglaló használati díj emelése rövidtávon megakadályozná az ágazat növekedését, és automatikusan átirányítaná egy bizonyos részét a többi közlekedési ágazat felé. Ugyanakkor, ha ezek az intézkedések nem párosulnának a többi közlekedési szektorra irányuló hatékonyságnövelő intézkedésekkel, a többi ágazat nem feltétlenül lenne képes befogadni a többletterhet.

- A második szenárió esetén is a hangsúlyt a közúti közlekedés árszabályozására tevődik, de ebben az esetben a **többi ágazat hatékonyságát növelő intézkedésekkel** párosulnának (minőség fejlesztés, logisztikai fejlesztés, technológiai fejlesztés). Ezen megoldási mód alapján, habár hatékonyabb lenne, mint az előző és nagyobb mértékben állítaná helyre az egyensúlyt a különböző fuvarozási szektorok között, de még mindig a közúti fuvarozás hordozná magán a legnagyobb terhet, ugyanazon a túlterhelt infrastruktúrán, és felettébb környezetszennyező módon.
- A harmadik megközelítés, melyre a Bizottság által kiadott Fehér Könyv is támaszkodik, különféle intézkedéseket tartalmaz az **árszabályozásra, az alternatív fuvarozási módok fejlesztésére, és célzott beruházásokra** a Transz-európai Hálózat keretein belül. Ez a terv sokkal ambiciózusabb annál, mint amilyennek látszik, hiszen már több mint ötven éve a közúti fuvarozás irányába tolódott a hangsúly.

A Fehér Könyv több mint 60 szabályozás-tervezetet tartalmaz, amelyek ha megvalósulnak, megfelelő kapcsolatot hoznak létre a gazdasági fejlődés és a közlekedési ágazat fejlődése között anélkül, hogy az áruk és az emberek mobilitása korlátozódna. Az alternatív fuvarozási módok fejlesztésével, és optimálisabb kihasználásával, a közúti szállítás, kisebb ütemben növekedne, mint a szabályozatlan piac keretei között. A fent említett intézkedéseket a Fehér Könyv alapján **2010ig kell bevezetni**, 2005-ben pedig egy felülvizsgálat fog következni, annak ellenőrzésére, hogy a kitűzött célok megvalósítása érdekében (pl. közúti közlekedés biztonságának növelése) szükség van-e módosításokra.

A fuvarozási ágazatok közötti egyensúly megteremtéséhez nemcsak a Fehér Könyvben leírt tervezetek megvalósítására van szükség, hanem **nemzeti és helyi szinten** is meg kell hozni a szükséges intézkedéseket minden érintett területen (szociálpolitika, várostervezés, pénzügy- és költségvetés politika, versenypolitika stb.).

## 12.1. Közúti közlekedési ágazat

A közúti közlekedési ágazatban a jogharmonizációs intézkedéseket három nagy területre lehet felosztani:

1. a járművekre vonatkozó **műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi előírások**,
2. a **piacra jutás**ra vonatkozó előírások, valamint
3. a **szociális kérdésekre** vonatkozó előírások.

Az áru- és személyfuvarozási piachoz jutásra vonatkozó jogszabályok (a 881/92. és a 684/92. számú jogszabályok) alkalmazása hazánk csatlakozásának időpontjától lesz esedékes. A jogközelítés egyik legfontosabb eleme a **szakmához jutás hármas alapkövetelményének bevezetése** a személyszállítás területére. Az erre vonatkozó irányelv átvételének előkészületei az érintett szervek bevonásával már korábban megkezdődtek.

A **közúti járművek időszakos vizsgálata** területén 200. január 1-jével megtörtént a teljes jogharmonizáció. A Közlekedési Főfelügyeletnél az **intézményfejlesztés** részeként 150 millió forintos beruházás keretében megkezdődött az informatikai hálózat kiépítése. Hazánk **rendszeres felülvizsgálattal** követi az EU közúti járművekre vonatkozó műszaki szabályozásainak újabb változásait.

A **vezető nélküli gépjárműbérletre** vonatkozó irányelv teljes mértékben át lett ültetve a magyar jogba.

A piacra lépés és a szakmához jutás területén a **hármas követelményrendszer** (jó hírnév, megfelelő pénzügyi háttér, valamint a szakmai hozzáértés) meghonosítása alapvető feladat mind az áru fuvarozással, mind a személyszállítással kapcsolatban. Ezzel párhuzamosan fog történni a megfelelő pénzügyi teljesítőképesség szabályozásának lépcsőzetes harmonizációja, beleértve az áruszállítás szektorát is.

A vezető és pihenő idők, valamint azok **ellenőrzésének teljes kiterjesztése** is fokozatos megvalósítást kíván a 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet módosításával, vagy új kormányrendelet megalkotásán keresztül, először a nemzetközi, majd a belföldi forgalomra vonatkozóan.

A hazai **munkaidő-szabályozás** szerkezete és tartalma alapvetően eltér az uniós követelményektől. Az áttérés a legnagyobb problémát a belföldi távolsági közúti menetrend szerinti személyszállításban okozhatja, ahol a napi munkaidő és vezetési idő csökkentése, valamint a pihenőidő növelése bérkiesést, ezáltal szociális feszültséget eredményezhet. További probléma ezen a területen, hogy az új munkarend kialakítása a gépjárművezetői létszám növelését, ehhez

kapcsolódva pedig a megfelelő létszámú gépjárművezető kiképzését, az eddig alkalmazott technológia korszerűsítését, illetve váltását, valamint a vezetési idők betartásához további pihenőhelyek kialakítását teszi szükségessé. Ugyanakkor a harmonizáció alapvető fontossággal bír a **gépjárművezetők védelme**, a **forgalom biztonsága**, az egyenlő **versenyhelyzet**, végső soron pedig a **szolgáltatás javulása** érdekében.

## 12.2. Vasúti közlekedés

Jogharmonizációs területen az elsődleges feladat a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény módosítása a közösségi jogszabályok követelményeinek megfelelően.

A **pályavasút és a vállalkozó vasút szétválasztásának** folyamatát folytatni kell. A pályavasút tevékenységei közé tartozik a vasúti pályák és tartozékaik létesítése, fejlesztése, felújítása, karbantartása és üzemeltetése, továbbá meghatározott munkák esetében engedélyezés, illetve a pályahasználati díjak meghatározása és beszedése.

A transzeurópai **nagysebességű vasúti rendszerek** kölcsönös működtethetőségéről szóló 96/48. számú irányelv harmonizációjával kapcsolatban Magyarország jelenleg nem rendelkezik az irányelv értelmében nagysebességűnek minősíthető vasútvonallal, és középtávon nem is tervezi ilyen szakaszok építését. Ugyanakkor a jogszabály rendelkezéseinek átvételére 2001-ben új miniszteri rendelet elfogadására kerül sor.

A **vasutak műszaki-biztonsági-kereskedelmi szabályainak** átvétele feltételezi az Országos Vasúti Szabályzat módosítását, és külön műszaki szabályzatok kiadását. A pályavasút és a kereskedővasút tényleges szétválasztása szükségessé teszi az **ingatlanvagyon megosztását** is.

2001. év során került sor a vasútvállalatok engedélyezéséről szóló miniszteri rendelet, a pályakapacitások elosztásáról és a pályahasználati díjak felszámításáról szóló rendelet, valamint a transzeurópai nagysebességű vasúti rendszerek kölcsönös működtetéséről szóló rendelet megalkotására.

A vasútvállalatok engedélyezése a létező Vasúti Felügyeleten belül megoldható jelentősebb intézményfejlesztési beruházások nélkül. Ugyanakkor szükséges létrehozni egy, a vasútvállalatoktól független, a **vasúti pályahasználatot** elosztó (menetrendi harmonizációt végző), a felmerülő jogviták tisztázására is alkalmas esetleg bizonyos menetirányító funkciók ellátására képes szervezet létrehozása.

**Vasútra  
vonatkozó  
szabályozók**

### 12.3. Belvízi hajózás és tengerhajózási tevékenység

A magyar harmonizációs stratégia fő célja a **„rajnai hajózáshoz tartozás”** elérése, a magyar lobogó alatt közlekedő belvízi hajóknak az egységes európai belvízi úthálózaton való hajózásra alkalmasságának biztosítása, a hajóvezetők képzettségének folyamatos szinten tartása, valamint a magyar vízi utakon közlekedő hajók, illetve azok személyzete ellenőrzésének megvalósítása.

A tengerhajózást érintő magyar jogszabályok harmonizálása, különösen a hajózási biztonság terén, alapvetően nagyszámú **nemzetközi szerződések**hez történő csatlakozásunkat és azok egységes végrehajtását jelentik. A csatlakozásra akkor is szükség van, ha magyar lobogó alatt jelenleg nem üzemelnek az adott nemzetközi szerződés hatálya alá tartozó hajótípusok (pl. tengeri halászhajók, tartályhajók, személyhajók stb.), mivel a csatlakozást követően a **magyar hajólajstrom** nyitva áll az EU tagállamok jogi és természetes személye előtt.

A vízi közlekedési infrastruktúra fejlesztése a vízi utak fejlesztését és a magyar vízi utakon legalább öt, az európai előírásoknak megfelelő kikötő létesítését jelenti. Ennek megvalósításához Győr-Gönyű, Nagytétény és Baja térségében kell építeni kombinált áruszállítási technológiával (Ro-Ro) működő kikötőket, és részben új, vagy tovább bővített kikötőt Dunaújváros és Szeged körzetében.

2001. november 15-én lépett hatályba a belvízi nemzetközi hajózási áru fuvarozási **szakmához jutásról**, és a **diplomák**, bizonyítványok és más formális minősítések **kölcsönös elismerésére** vonatkozó rendelet.

### 12.4. Légi közlekedés

A harmonizáció ezen a területen egyaránt érinti a piacra jutás feltételeit, a tisztességes versenyre vonatkozó szabályozásokat, a műszaki követelményeket és az adminisztratív eljárásokat, a repülésbiztonságot, valamint a környezetvédelmet.

Az elmúlt évek során többek között elfogadásra kerültek a légi személy és a légi áru fuvarozás szabályairól szóló kormányrendeletek, a motoros légi járművek zajkibocsátásának korlátozására vonatkozó intézkedések, valamint a légi közlekedéssel kapcsolatos hatósági eljárások díjairól szóló szabályozások.

Magyarország osztja az európai légi közlekedés fokozatos liberalizációjának céljait, és kész megtenni a megfelelő lépéseket ezen

cél elérése érdekében. Meg kívánja jegyezni ugyanakkor, hogy az Európai Unióban a liberalizációs folyamat vagy hosszabb időszakon keresztül fokozatosan történt, biztosítva ezzel az európai légitársaságoknak az alkalmazkodáshoz szükséges időt. Ugyanezen megközelítést kell alkalmazni az újonnan csatlakozó országok esetében is. Ez főleg a magyar nemzeti légitársaság (MALÉV) számára tenné lehetővé, hogy a szükséges modernizációt és átalakítást véghez vigye.