

**BUDAPESTI GAZDASÁGI EGYETEM
GAZDÁLKODÁSI KAR ZALAEGERSZEG**

**A logisztikai szolgáltatások (kiemelve a
nemzetközi és belföldi áruszállítás)
fejlődésének bemutatása a Traussnig
Kft.-n keresztül**

Belső konzulens: Dr. Gubán Miklós

Külső konzulens: Herczeg Tibor

**Aczél Bálint
BA/BSc Nappali
Gazdaságinformatikus
Logisztikai
informatikus**

2016

**NYILATKOZAT**

a szakdolgozat/zárodolgozat digitális formátumának benyújtásáról

A hallgató neve: Aczél Bálint
 Szak/szakirány: Gazdaságinformatikus, Logisztikai informatikus

Neptun kód: P9LIFP * A dolgozat védésének dátuma (év): 2016
 A szakdolgozat/zárodolgozat címe: A logisztikai szolgáltatások (kiemelve a nemzetközi és belföldi áruszállítás) fejlődésének bemutatása a Traussnig Kft.-n keresztül

Belső (operatív) konzulens neve: Dr. Gubán Miklós
 Külső (szakmai) konzulens neve: Herczeg Tibor
 Legalább 5 kulcsszó a dolgozat tartalmára vonatkozóan:
 logisztika, áruszállítás, raktárlogisztika, közúti áruszállítási szabványok, insourcing, outsourcing

Benyújtott szakdolgozatom/zárodolgozatom **nem titkosított / titkosított.**
 (Kérjük a megfelelőt aláhúzni! Titkosított dolgozat esetén a kérelem digitális másolatának a szakdolgozat digitális formátumában szerepelnie kell.)

Hozzájárulok / nem járulok hozzá, hogy nem titkosított szakdolgozatomat/zárodolgozatomat az egyetem könyvtára az interneten a nyilvánosság számára közzétegye. (Kérjük a megfelelőt aláhúzni!)
 Hozzájárulásom - szerzői jogaim maradéktalan tiszteletben tartása mellett -nem kizárólagos és időtartamra nem korlátozott felhasználási engedély.

Felelősségem tudatában kijelentem, hogy szakdolgozatom/zárodolgozatom digitális adatállománya mindenben eleget tesz a vonatkozó és hatályos intézményi előírásoknak, tartalma megegyezik nyomtatott formában benyújtott szakdolgozatommal.

Dátum: 2016 JÚN 06.

hallgató aláírása

A digitális szakdolgozat könyvtári benyújtását és átvételét igazolom.

Dátum: 2016 JÚN 06.

könyvtári munkatárs

Budapesti Gazdasági Egyetem
 Gazdálkodási Kar Zalaegerszeg
 Könyvtár P.H.
 8900 Zalaegerszeg
 Gasparich u. 18/A
 Adószám: 15329822-2-42

Tartalomjegyzék

1	Szakirodalmi áttekintés	3
2	A Traussnig Kft bemutatása	5
2.1	A vállalat szerkezeti felépítése.....	6
2.2	Fuvarszervezés a Traussnig Kft.-nél	6
2.3	Primer kutatás.....	9
3	A logisztikai szolgáltatások	16
3.1	Alapfogalmak a főbb logisztikai szolgáltatásokhoz.....	16
3.2	Logisztikai szolgáltató	17
3.3	Áruszállítás.....	18
3.4	Árufuvarozás, fuvarozó, fuvaroztató.....	18
3.5	Szállítmányozás.....	18
3.6	Szállítmányozó	19
3.7	Szállítás	19
4	Raktározás, raktártípusok	21
4.1	Raktározási elvek	26
4.2	Raktározási eszközök	29
5	Nemzetközi és belföldi közúti áruszállítási szabványok, jogszabályok	32
5.1	A közúti árufuvarozás jellemzői	32
5.2	A közúti fuvarozás jogi szabályozása	33
5.3	A CMR egyezmény.....	33
5.4	TIR egyezmény	36
5.5	AETR megállapodás	36
5.6	ADR Megállapodás	37
5.7	Elektronikus Közútiáruforgalom-ellenőrző Rendszer.....	40
6	Insourcing és Outsourcing	44
6.1	A logisztikai szolgáltatások előnyei és hátrányai.....	44
6.2	A logisztikai szolgáltatások jövője.....	45
6.3	Logisztikai szolgáltatások igénybevétele	46
6.3.1	Szállítási szolgáltatás igénybevétele, gépjárműállomány fenntartása	46
6.3.2	Raktározási szolgáltatás igénybevétele, saját raktár fenntartása	46
7	Javaslatétel a Traussnig Kft. logisztikai szolgáltatásainak javítására, bővítésére ..	48
8	Összefoglalás	50
9	Irodalomjegyzék:	53
10	Ábrajegyzék	54
11	Melléletek	55

Bevezetés

Aczél Bálint vagyok a Budapesti Gazdasági Egyetem Gazdálkodási Kar Zalaegerszegi intézetének gazdaságinformatikus hallgatója, logisztikai informatikus szakirányon. Szakmai gyakorlatomat a Traussnig Kft. zalaegerszegi telephelyén folytattam, ahol megismerkedtem a kifejezetten logisztikai szolgáltatásokat nyújtó cég alapvető felépítésével, megismertem a vállalkozás folyamatait, mind logisztikai mind pénzügyi tekintetben. Szakdolgozatom témájaként a logisztikai szolgáltatások fejlődését választottam a jelen gazdasági eseményeknek, a vállalat fő tevékenységi körének illetve személyes motiváltságom tükrében. A téma aktualitását a logisztikai szolgáltatások dinamikus fejlődése valamint a kedvező gazdasági helyzet nyújtja. A vállalat fő tevékenységi körét a nemzetközi és belföldi áruszállítás szervezése illetve a raktározás teszi ki, amely kiváló összhangban van a tanulmányaimmal. Személyes motiváltságom abban rejlik, hogy a szakirány-választást követően megismerkedhettem a logisztika iparágának alapvető folyamataival és felismertem a kedvező lehetőségeket, melyeket a szakma és az ágazat tartogat. Nagyfokú érdeklődésemet a logisztika iránt tovább növelte, hogy céltudatosan kerestem diákként is olyan munkát, amely segíti a tanulmányaim során megismert elméleti alapokat hatékonyan átültetni a gyakorlatba. Harmadévfolyamos hallgatóként már egy multinacionális cég raktárának kezelésével foglalkozhattam köszönhetően a tanulmányaim során elsajátított SAP program használatának. Végzős hallgatóként mára sikerült egy multinacionális cégnél elhelyezkednem a szakmában. Szakdolgozatom első fejezetében ismertetem a feldolgozott szakirodalmat, majd bemutatom a Traussnig Kft működését. A fejezetben ismeretem a primer kutatás során gyűjtött adatok elemzését és értékelését, melyeket összevetek magyarországi és ausztriai adatokkal 2007-től 2015-ig. A második fejezetben a logisztikai szolgáltatásokat beleértve a logisztikai alapfogalmakat, az áruszállítás, szállítmányozás, fuvaroztatás lehetőségeit közúti viszonylatban, a raktározás és raktározási alapelveket, eszközöket mutatok be; valamint a közúti áruszállításhoz kapcsolódó főbb szabványokat, jogi szabályozásokat mind nemzetközi mind belföldi viszonylatban. Végül a harmadik fejezetben a logisztikai szolgáltatások előnyeit és hátrányait vizsgálom napjainkban, érintve az outsourcingolás illetve különböző logisztikai szolgáltatások igénybevételének lehetőségét. Végül a tanulmányaim során szerzett elméleti valamint a korábbi munkáim során szerzett

gyakorlati tapasztalatokra támaszkodva lehetőségeket javaslok a Traussnig Kft logisztikai szolgáltatásainak bővítésére, javítására.

1 Szakirodalmi áttekintés

A szakdolgozat elkészítéséhez a Budapesti Gazdasági Egyetem és a Miskolci Egyetem könyvtárából kölcsönöztem ki a szakirodalmakat Dr. Gubán Miklós konzulens ajánlásával. A szakdolgozatban felhasznált egyéb forrásokat az internetről, illetve a szakmai gyakorlatot biztosító Traussnig Kft.-től és Herczeg Tibor ügyvezető igazgatótól, mint vállalati konzulens-től kaptam. Felhasználtam a tanulmányaim során hallgatott tantárgyak, mint a logisztikai folyamatok modellezése, a logisztika alapjai és az anyagáramlási rendszerek tantárgyak előadás és gyakorlati anyagait is.

A Traussnig Kft. bemutatásához Herczeg Tibor ügyvezető igazgató bocsájtotta rendelkezésemre a forrásokat, adatokat és képeket.

A logisztikai szolgáltatások illetve a raktározás, raktártípusok című fejezeteimben az általam feldolgozott szakirodalmak közül a legnagyobb mértékben a *Gubán Ákos (szerk.): Logisztika felvetések, példák, válaszok* című könyvre támaszkodtam, mivel az általam feldolgozott téma jelentős része megtalálható a könyvben, illetve a legfrissebb 2013-as kiadású az áttekintett szakirodalmak közül. A könyv fejezetei közül az alábbiakat tanulmányoztam át részletesen: 1. Logisztika alapjai, 2. A termelés logisztikája, készletezés, raktározás, 3. Az elosztási-, áruszállítási folyamatok logisztikája, 4. Értékesítési csatorna és a logisztika szereplői (költségek, kockázatok, incoterms), 6. Szolgáltatások logisztikája – A logisztika szervezetelméleti megközelítése, 7. Logisztikai folyamatok modellezése. Az ezekben a fejezetekben olvasott információkat más szakirodalmakkal és internetes forrásokkal is összevettem, hogy az adott témát illetve témakört minél behatóbban és több szempont szerint, több szemszögből is értelmezhessem. Ilyen internetes forrás volt a Timocom honlapján található fuvarlexikon, amely bár nem feltétlenül definíció szerint értelmezi az adott fogalmakat, azonban kiváló kontrasztot képez a definíció szerinti és a felhasználói oldal értelmezéséről, szemléletéről.

A *Szegedi Zoltán és Prezenszki József (szerk.): Logisztikamenedzsment (negyedik átdolgozott, bővített kiadás, Kossuth kiadó, 2012)* című könyvben a 4. fejezet: Az áruszállítás menedzsmentje, 5. fejezet: A készletezés-raktározás menedzsmentje című fejezeteket tekintettem át részletesen, a többi fejezetről az általam feldolgozott témát érintő kérdésekre kerestem válaszokat és információkat.

Dr. Prezenszki József (szerk.): Logisztika I. (bevezető fejezetek) (Tizenhetedik kiadás, Budapest, 2009) című könyvéből a Raktározás, raktártípusok című fejezetemhez használtam fel a könyv 3. Anyagmozgató rendszerek és 4. Raktározási rendszerek című fejezeteit. Az Insourcing és Outsourcing című fejezetemhez a könyv 7. Ellátási-elosztási logisztika című fejezetét használtam fel.

Dr. Cselényi József - Dr. Illés Béla (szerk.): Logisztikai rendszerek I. (Miskolci Egyetemi kiadó, 2009) című könyvét szintén a korábban említett fejezetek készítéséhez használtam fel. Tanulmányoztam az 5. Szolgáltatási logisztika, a 6. Elosztási logisztika, 9. Számítógéppel integrált logisztika című fejezeteket.

Dr. Prezenszki József (szerk.): Logisztika II. (Módszerek, eljárások) (hetedik változatlan utánnomás Budapest, 2007) című könyvéből a 2. A raktározási rendszerek és anyagi folyamataik tervezésének, szervezésének általános módszerei, eljárásai 3. Sajátos logisztikai folyamatok tervezésének, szervezésének módszerei, eljárásai című fejezeteket tanulmányoztam.

Illés Béla – Elke Glistau – Norge I. Coello Machardo: Logisztika és Minőségmenedzsment (Miskolc, 2007) című könyvéből az 1. Minőségmenedzsment a logisztikában és a 2. Vevői igények – a dolgok mértéke! című fejezeteket tanulmányoztam.

Dr. Cselényi József – Dr. Illés Béla (szerk.): Anyagáramlási rendszerek tervezése és irányítása I. (Miskolci Egyetemi Kiadó, 2006) című könyvéből az 1. Anyagmozgató gépek és berendezések rendszertechnikája című fejezetét, és az egész könyvben található berendezéseket tanulmányoztam.

A Nemzetközi és belföldi közúti áruszállítási szabványok, jogszabályok című fejezetben is felhasználtam a fent említett szakirodalmak kapcsolódó fejezeteit, továbbá felhasználtam a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, A Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal honlapján található anyagokat. Tanulmányoztam a Hatályos jogszabályok gyűjteményét, és a jogtárat.

A tanulmányaim során hallgatott tantárgyak (Logisztika alapjai, Anyagáramlási rendszerek, Logisztikai folyamatok modellezése) előadás és gyakorlati anyagait is tanulmányoztam a szakdolgozat elkészítéséhez.

2 A Traussnig Kft bemutatása

A Traussnig Fuvarozási és Szállítványozási Kft. 2002-ben jelent meg Zalaegerszegen osztrák és magyar tulajdonosi háttérrel. A cég többségi tulajdona a Traussnig Spedition GmbH tulajdonában van, amely Dél-Ausztria egyik legnagyobb logisztikai szolgáltatója több mint 50 éve. A kisebbségi tulajdonos a Camion Group 2000 Bt, amely 25 éves tapasztalattal rendelkezik a fuvarozás, szállítványozás valamint a raktározás területén.¹



1. ábra: A Traussnig Kft. főépülete²

A cég elsődleges céljai közé tartozik a maximális ügyfél-elégedettségi szint elérése a lehető legmagasabb színvonalú logisztikai szolgáltatások segítségével. A Traussnig csoport valamint a munkatársainak a szállítványozás és a logisztika területén birtokolt tapasztalata, rugalmassága kimagasló. Sikerességüket lehetővé tette egy biztos megbízói és alvállalkozói kör kiépítése, akikkel rendszeres megbízásos kapcsolatban állnak. A vállalat fő tevékenységi köre a nemzetközi és belföldi szállítványozás, fuvarozás, fuvarszervezés és raktározás. A szolgáltatások minőségének megőrzése érdekében több nyelven beszélő, szakmailag magasan képzett dolgozókkal állnak a partnerek rendelkezésre. Munkatársaik folyamatos továbbképzésben részesülnek a minőség további növelése érdekében. A Traussnig Kft. nem rendelkezik saját gépjárműállománnyal, így a fuvarozási, szállítványozási feladatait alvállalkozók segítségével bonyolítja le. A vállalkozás eredményessége attól függ, hogy mennyi megbízásos fuvart illetve szállítást tud lebonyolítani, adott időszak alatt; és ezen megbízásokon mekkora árrést tud elérni.³

A zalaegerszegi telephelyen jelenleg 6 munkatárs látja el a logisztikai, raktározási és pénzügyi feladatokat. Egy ügyvezető igazgató, három fuvarszervező, egy raktáros és egy pénzügyes munkatárs.

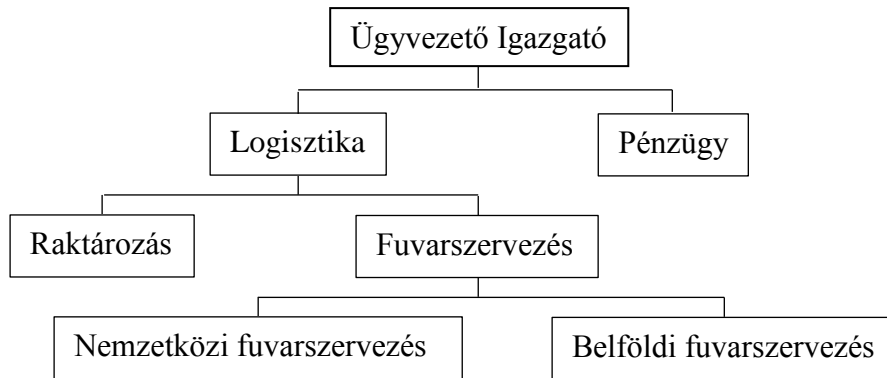
¹ Forrás: [URL]: <http://www.traussnig.hu/hu/Unternehmen/profil/> (letöltés dátuma: 2016.04.05.)

² Forrás: [URL]: <http://www.traussnig.hu/hu/Unternehmen/profil/> (letöltés dátuma: 2016.04.05.)

³ Forrás: [URL]: <http://www.traussnig.hu/hu/Unternehmen/profil/> (letöltés dátuma: 2016.04.05.)

2.1 A vállalat szerkezeti

felépítése



2. ábra: A vállalat szerkezeti felépítése⁴

A kis létszámnak köszönhetően, gyors és hatékony az információ áramlása, a munkatársak nagyfokú összhangban dolgoznak, mivel a fuvarszervezés során gyakran egymás munkaterületeit is érintik, átfedik; ennek köszönhetően átlátják egymás munkáját, tudják egymást helyettesíteni és tudnak egymásnak szakmai segítséget nyújtani. Az esetlegesen megváltozó munkaviszonyok mellett is gördülékenyen és rugalmasan látják el feladataikat a partnerek igényeinek magas színvonalon való kiszolgálása mellett.

2.2 Fuvarszervezés a Traussnig Kft.-nél

A Traussnig Kft egy a TimoCom Soft und Hardware GmbH által kifejlesztett integrált programcsomagot használ a fuvarszervezési és szállítmányozási munkafolyamatai során. Ez a program egy a szállítmányozók és fuvarozók számára kialakított mondhatni virtuális piactérként funkcionál. Felhasználói hiányos fuvar kapacitásait, rakterüket optimalizálhatják a fuvar és raktárbörze program segítségével, ezáltal növelve hatékonyságukat és kapacitásuk kihasználtságát. A szoftvereket folyamatosan fejlesztik, jelenleg 44 európai országban mintegy 24 nyelven érhetőek el a programcsomag szolgáltatásai. A Traussnig Kft alapvetően két célra használja a programcsomagot, az egyik a fuvarajánlatok hirdetése, a másik a rakománykeresés. A program egyik elvitathatatlan előnye közé tartozik, hogy a felület felhasználói együttesen látják a szabad gépjárműveket és az elszállítandó árut is. A programban lehetőség van a gépjárművek nyomon-követésére, ezáltal a megrendelések, megbízások folyamatos ellenőrzésére. Előnye a jobb, gyors és hatékony információáramlás és együttműködés a partnerekkel.

⁴ Forrás: Saját készítés

A program elősegíti a piaci szereplők költségeinek csökkentését, hatékonyságuk növelését. A szerződő felek közötti biztonság nő, a kis- és középvállalkozások lehetőségeit bővíti, az új nemzetközi kapcsolatok felvétele egyszerűbbé és elérhetővé válik. Összességében kijelenthető, hogy a fuvar és raktárbörze szoftverek pozitív hatást gyakorolnak a gazdasági szektorra.

3. ábra: Megrendelés modul⁵

A Kft.-nél három személy látja el a fuvarszervezési feladatokat. A megbízás (4. ábra) ez esetek többségében közvetlenül a megbízó által, egyéb esetekben a fuvarbörze programon keresztül történik.

4. ábra: Megbízás modul⁶

⁵ Forrás: Traussnig Kft.

⁶ Forrás: Traussnig Kft.

A megbízás akár telefonon, e-mailben, vagy faxon is érkezhethet, de a végleges megbízást írásban kell rögzíteni, ami a visszaigazolással válik érvényessé. A megbízó ismerteti a fuvarozás tárgyát képező szállítmány tulajdonságait, mint például: feladó és rendeltetési hely, az ehhez kapcsolódó fel- és lerakodási időpontokat, a rakomány egyéb tulajdonságait, súlyát, méretét, típusát, mennyiségét, kezelésére vonatkozó rendelkezéseket stb. Ezek után a megbízó kap egy ajánlatot, amennyiben ez megfelelő a számára, akkor visszajelez, hogy elfogadja az ajánlatot, egyúttal megbízza a fuvarszervezőt a feladat lebonyolításával. A programban a fuvar adatait rögzítik, minden fuvar kap egy egyedi úgynevezett pozíciós számot és egy mappát a szerveren, ahol az összes a fuvarhoz tartozó dokumentumot tárolják. Ilyen dokumentum lehet például a fuvarlevél, a vámkezelési rendelkezések stb. Ezzel az eljárással a későbbiekben is könnyen azonosítható és visszakereshető lesz a fuvar és az ahhoz tartozó dokumentumok. A vállalat a szállítási feladatit alvállalkozókkal végezteti, akik a munka teljesítése után a vállalat részére postai vagy akár személyes úton eljuttatják a fuvarhoz tartozó dokumentumokat. A vállalat ezután kiállítja a számlát a megbízó részére, aki a vállalat számlája átutalja a fuvar teljesítéséért járó munkadíjat, majd ebből a munkadíjból fizeti ki a vállalat az alvállalkozóit. Értelem szerűen minél nagyobb árrésszel tud a vállalat a megbízói és az alvállalkozói között dolgozni, annál nagyobb árbevétel tud elérni.

2.3 Primer kutatás

A Traussnig Kft. fő profilja a nemzetközi és belföldi szállítmányozás és az ehhez kapcsolódó fuvarszervezés, amely a cég árbevételének jelentős többségét adja. Kutatásom arra irányult, hogy a vállalat fő tevékenysége hogyan változott a 2007-es évtől a 2015-ös évig, milyen összetételi és mennyiségi változások történtek, ezeket a változások milyen környezeti és gazdasági tényezők okozták, váltották ki. A kutatás során gyűjtött adatokat Ausztriai adatokkal (a vállalat anyacégének országa) és Magyarországi adatokkal is összevetem. A vizsgálat tárgyát az képzí, hogy a vállalati változások követték-e az Ausztriai illetve Magyarországi trendeket, illetve mik az okai az esetleges egyezéseknek vagy eltéréseknek?

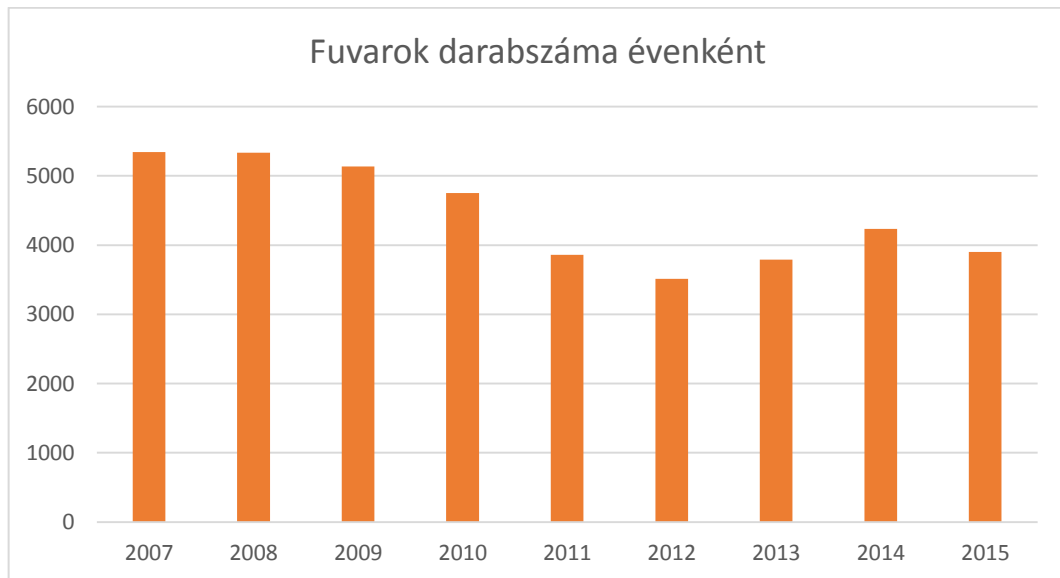
Év	Export	Import	Belföld	3.országos	Összesen	Összetétel
2007	1879	2488	766	211	5344	13,40%
2008	1701	2578	892	165	5336	13,38%
2009	1449	2549	862	278	5138	12,89%
2010	1544	2177	863	167	4751	11,92%
2011	1545	1417	591	305	3858	9,68%
2012	1489	1386	404	233	3512	8,81%
2013	1437	1342	745	267	3791	9,51%
2014	1438	1510	966	320	4234	10,62%
2015	1404	1475	644	380	3903	9,79%
Összesen	13886	16922	6733	2326	39867	100,00%
Összetétel	34,83%	42,45%	16,89%	5,83%	100,00%	-

5. ábra: A Traussnig Kft. fuvarjainak darabszáma típusonként és évenként összegezve⁷

Az általam vizsgált időszakban (2007-2015) a Traussnig Kft összesen 39867 darab fuvar szervezett illetve bonyolított le. Az összes lebonyolított fuvar 34,83%-a export, 42,45%-a import, 16,89%-a belföldi és 5,83%-a 3. országos szállítás volt. A fuvarok összetételének az egyik legfontosabb tényezője a Kft. kapcsolataiban rejlik. A megbízók többsége német, osztrák és angol cégektől vásárolja a saját gyártásához az anyagokat, félkész és késztermékeket, ennek tudható be, hogy a fuvarok döntő többsége import és export szállítás. A belföldi és külföldi szállítások többsége gyűjtőfuvarokból

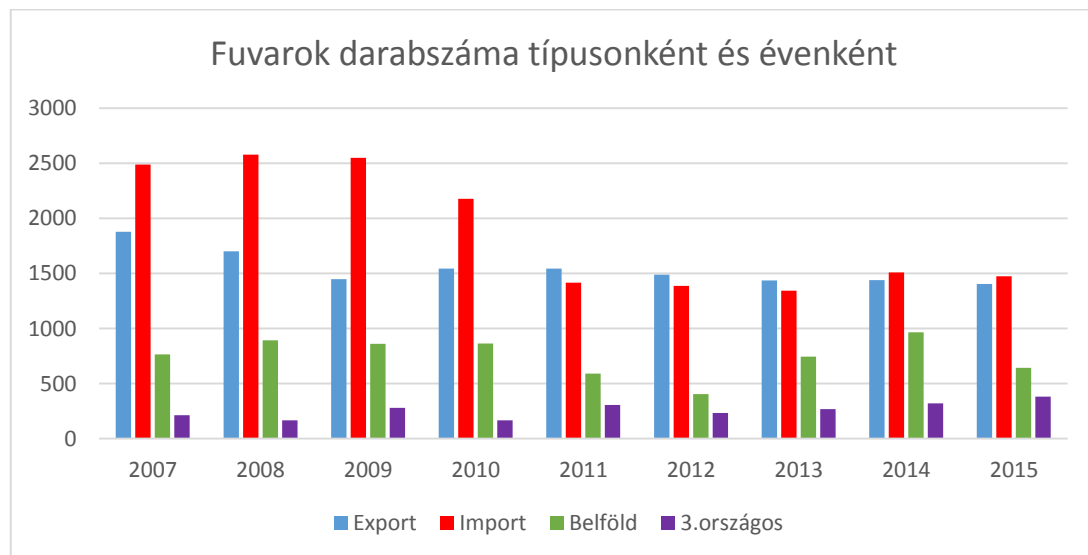
⁷ Forrás: Saját készítés a Traussnig Kft adatai alapján

és kétfázisú szállítási ügyletekből adódik. Például az import anyagot magyar vállalat megmunkálja, majd további megmunkálásra átszállításra kerül egy másik vállalathoz, majd az alkatrész vagy félkész termék exportálásra kerül.



6. ábra: A Traussnig Kft. fuvarjainak darabszáma évenként⁸

A fuvarok darabszámának csökkenése betudható a 2008-as gazdasági világválságnak. A stabil ausztriai háttérrel rendelkező Traussnig Kft.-t is érintette a válság, melynek hatása jól látszódik a fuvarok darabszámának csökkenéséből.



7. ábra: A Traussnig Kft. fuvarjai típusonként⁹

⁸ Forrás: Saját készítés a Traussnig Kft adatai alapján

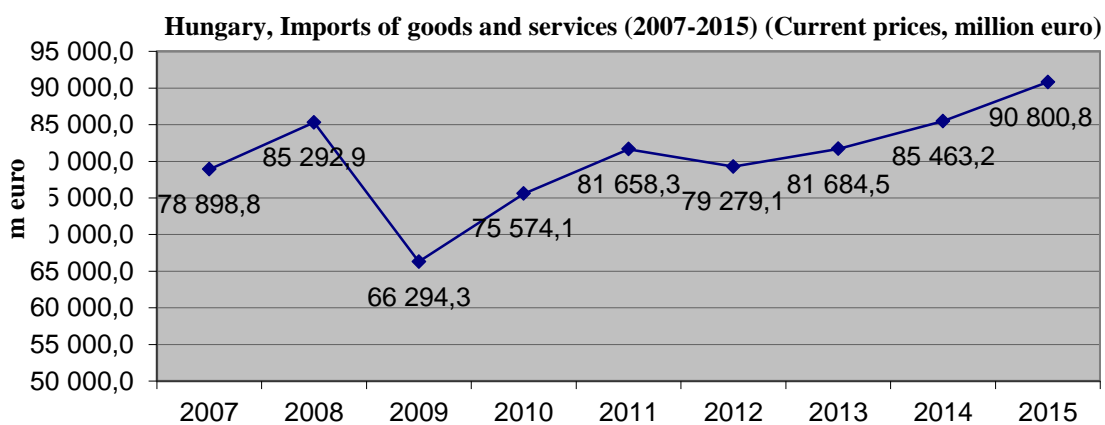
⁹ Forrás: Saját készítés a Traussnig Kft adatai alapján

A gazdasági válság leginkább az import fuvarokat érintette, itt volt a legjelentősebb a visszaesés, a második az export, a harmadik a belföldi szállítás volt, amelynél érzékelhető volt a csökkenés, a 3. országos szállítások sínylették meg a legkevésbé a válságot.

Traussnig Kft			
Év	Import	Változás (előző év=100%)	Változás (2007=100%)
2007	2488	-	0
2008	2578	3,62%	3,62%
2009	2549	-1,12%	2,45%
2010	2177	-14,59%	-12,50%
2011	1417	-34,91%	-43,05%
2012	1386	-2,19%	-44,29%
2013	1342	-3,17%	-46,06%
2014	1510	12,52%	-39,31%
2015	1475	-2,32%	-40,72%

8. ábra: A Traussnig Kft. Import fuvarjainak változásai¹⁰

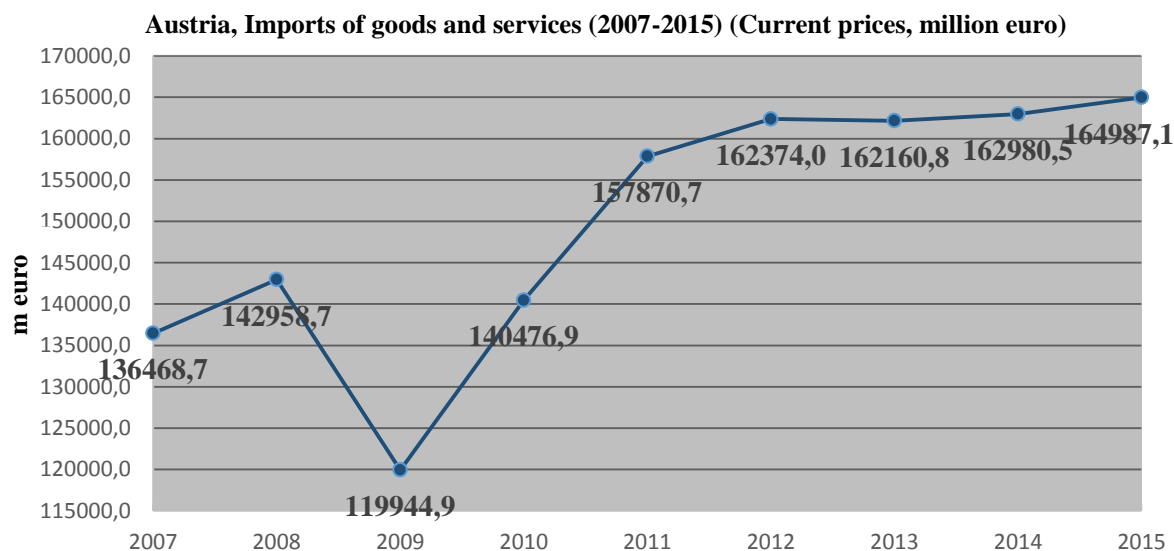
Az import fuvarok darabszáma a 2007-es és a 2008-as évben volt a legmagasabb. Ezt követően elmondható, hogy évről évre tovább csökkent a szervezett fuvarok száma. A csökkenésért felelős lehet a kedvezőtlen világpiaci helyzet, a magyarországi és európai viszonylatban is magas üzemanyagárak, az infláció, a gazdaságpolitikai és versenyhelyzet. A teljes szektorra jellemzően elmondható a visszaesés, melyet a nemzetközi és belföldi adatok is igazolnak.



9. ábra: Magyarország áru és szolgáltatás importja millió euróban¹¹

¹⁰ Forrás: Saját készítés a Traussnig Kft adatai alapján

¹¹ Forrás: Saját készítés az Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>) adatbázisa alapján



10. ábra: Ausztria áru és szolgáltatás importja millió euróban¹²

A magyarországi és ausztriai import adatok is alátámasztják az ágazat negatív érintettségét. Elmondhatjuk, hogy a Traussnig Kft. által szervezett import fuvarok követték a belföldi és a nemzetközi trendet.

Traussnig Kft			
Év	Export	Változás (előző év=100%)	Változás (2007=100%)
2007	1879	-	0
2008	1701	-9,47%	-9,47%
2009	1449	-14,81%	-22,88%
2010	1544	6,56%	-17,83%
2011	1545	0,06%	-17,78%
2012	1489	-3,62%	-20,76%
2013	1437	-3,49%	-23,52%
2014	1438	0,07%	-23,47%
2015	1404	-2,36%	-25,28%

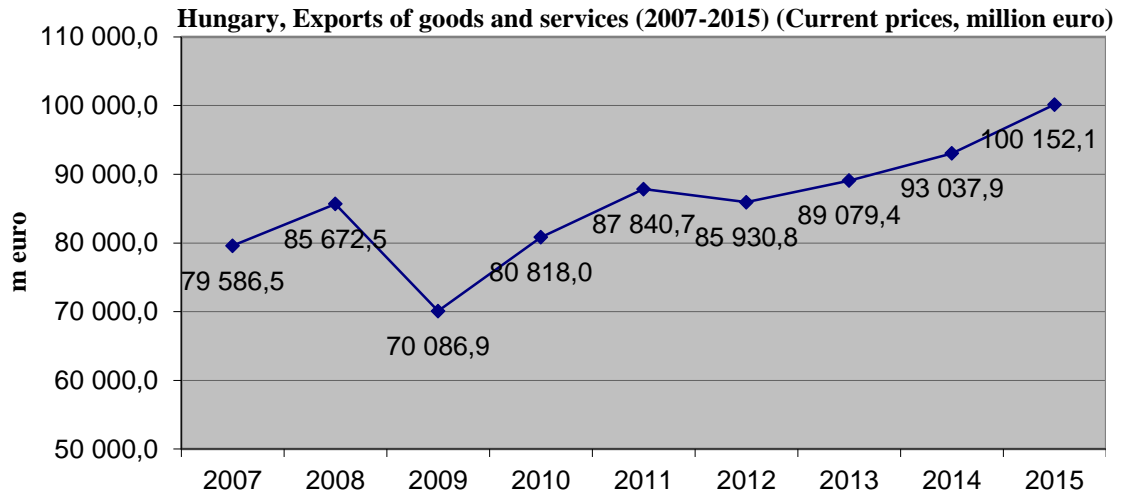
11. ábra: A Traussnig Kft. Export fuvarjainak változásai¹³

A vállalatnál az export fuvarokat is negatívan érintette a válság, a visszaesés mérsékeltebb volt az importokhoz képest. Az adatokból jól látható, hogy az évenkénti változások sokkal kisebb mértékben ingadoztak az importokhoz képest, azonban a

¹² Forrás: [URL]: Saját készítés az Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>) adatbázisa alapján

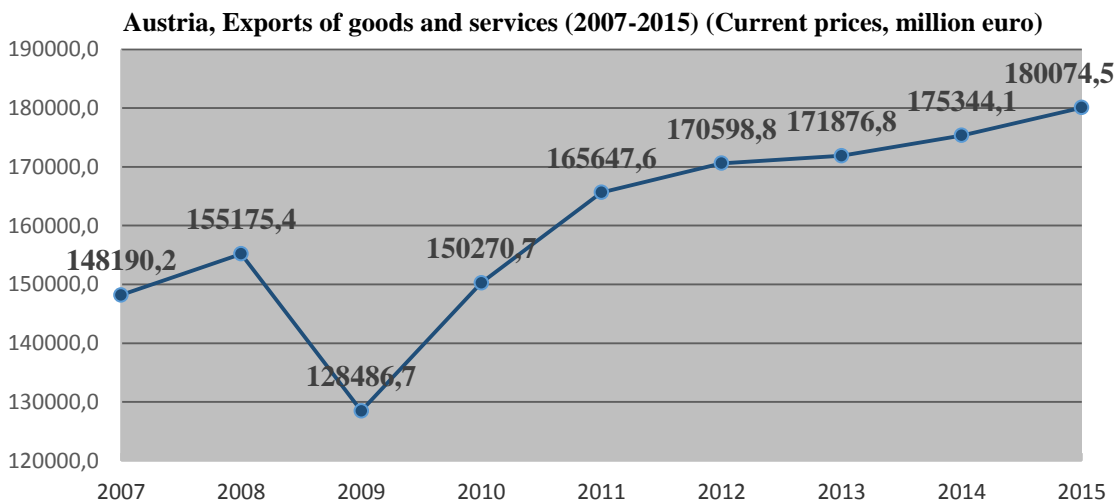
¹³ Forrás: Saját készítés a Traussnig Kft adatai alapján

2007-es bázisértékhez viszonyítva folyamatos csökkenés figyelhető meg ellentétben az import értékekkel, mivel ott a 2008-as és 2009-es években minimális növekedés figyelhető meg.



12. ábra Magyarország áru és szolgáltatás exportja millió euróban¹⁴

Kijelenthető, hogy a Traussnig Kft. export és import szállítási feladatainak csökkenése követte a magyarországi trendeket. A magyarországi és vállalati adatok együtt változtak, a változások között nagyságrendileg magas eltérés nem figyelhető meg. A szektort érintő negatív változásokért véleményem szerint továbbra is a válság, illetve a válságot kiváltó és követő események tehetőek felelőssé.



13. ábra Ausztria áru és szolgáltatás importja millió euróban¹⁵

¹⁴ Saját készítés az Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>) adatbázisa alapján

¹⁵ Saját készítés az Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>) adatbázisa alapján

Az ausztriai export adatok is mutatják az adott időszakban az áru és szolgáltatásimport visszaesését. Napjainkra normalizálódott a helyzet. A magyar és ausztriai szektorokról elmondható, hogy a válságot követően viszonylag gyorsan helyreállt a piac, már 2010-ben a 2007-es értékeknél nagyobb volt az importok és exportok bruttó behozatali és kiviteli értéke, amely napjainkig folyamatosan növekedett. A Traussnig Kft. adatai alapján elmondhatjuk, hogy a vállalat nem követte sem a belföldi, sem a külföldi trendet, nem sikerült a válság utáni gyors talpra állás, az export és import fuvarok 2007-hez képest több mint 25 illetve 40%-al estek vissza. A visszaesésért felelős lehet a vállalati létszám csökkenése, a megbízókat és alvállalkozókat is érintő válság, a gazdasági és versenyhelyzet átalakulása.

A Traussnig Kft. belföldi szállításai az adatok alapján nem követték a belföldi változásokat. Feltehetőleg azért növekedtek a szállítási mennyiségek a válság ideje alatt, mert az alvállalkozók akár súlyosan nyomott áron is, de a fuvarokat elvállalták és elvégezték. A megbízói oldalról azért indukálódhattak a fuvarmegbízások, hogy az alapanyagokat, félkész-, kész- és egyéb termékeket érkecsítsék abból a célból, hogy minél kevesebb legyen a vállalat tökelekötöttsége, ezáltal biztosítva a vállalat gyors reagáló képességét a piaci változásokra.

Traussnig Kft			
Év	Belföld	Változás (előző év=100%)	Változás (2007=100%)
2007	766	-	0
2008	892	16,45%	16,45%
2009	862	-3,36%	12,53%
2010	863	0,12%	12,66%
2011	591	-31,52%	-22,85%
2012	404	-31,64%	-47,26%
2013	745	84,41%	-2,74%
2014	966	29,66%	26,11%
2015	644	-33,33%	-15,93%

14. ábra: A Traussnig Kft. belföldi fuvarjainak változásai¹⁶

¹⁶ Forrás: Saját készítés a Traussnig Kft adatai alapján

Traussnig Kft			
Év	3.országos	Változás (előző év=100%)	Változás (2007=100%)
2007	211	-	0
2008	165	-21,80%	-21,80%
2009	278	68,48%	31,75%
2010	167	-39,93%	-20,85%
2011	305	82,63%	44,55%
2012	233	-23,61%	10,43%
2013	267	14,59%	26,54%
2014	320	19,85%	51,66%
2015	380	18,75%	80,09%

15. ábra: A Traussnig Kft. 3. országos fuvarjainak változásai¹⁷

A 3. országos szállítási megbízások alatt azokat a fuvarokat értjük a vállalaton belül, amely fuvarok a szállítási tevékenység során nem érintkeznek Magyarországgal. Ilyen fuvar lehet például egy ausztriai feladóhelyről egy németországi rendeltetési helyre történő megbízásos fuvarozás. Ezek a 3. országos fuvarmegbízások képezik a legkisebb részt a vállalat összes lebonyolított fuvarjából, mind évenként, mind a vizsgált időszak összességében. A fuvarok mennyiségi változásainak adatai nem illeszkednek a nemzetközi trendre. Az eltérés kiváltó oka lehet, hogy az adott szállításokat kevésbé érintette a válság, a stabil háttérrel rendelkező cégek továbbra is fenntartották, esetenként növelték a Traussnig Kft. által lebonyolított megbízásos fuvarszerződéseik számát.

Összességében elmondható, hogy a Traussnig Kft. 2007-től 2015-ig szervezett fuvarjainak 77,28%-a, azaz a szervezett export és import fuvarok követték mind a nemzetközi mind a belföldi változásokat. Az összes teljesített fuvarmegbízás 22,72%-a, azaz a belföldi és 3. országos fuvarmegbízások nem követték sem a nemzetközi sem a belföldi változásokat. A nemzetközi és belföldi pozitív irányú változásra a vállalat lassabban reagált, a válságot követő helyreállítás fokozatos, folyamatos, de lassan javuló tendenciát mutatott.

¹⁷ Saját készítés a Traussnig Kft adatai alapján

3 A logisztikai szolgáltatások

3.1 Alapfogalmak a főbb logisztikai szolgáltatásokhoz

Napjainkra a dinamikus fejlődésnek köszönhetően a logisztika fogalomból mára már teljesen egyedülálló iparággá, tudományos ágazattá nőtte ki magát. Az elmúlt évtizedekben óriási változásokon ment keresztül, ennek hatására évről évre változott és bővült mind fogalmi mind fizikai tekintetben. Hasonlóan az informatikához, kifejezetten gyorsan fejlődött, és napjainkra már akkorára nőtte ki magát, hogy kifejezetten nehéz megfogalmazni, definiálni. A világ eltérő pontjain azok gazdasági fejlettségi szintjétől függően többféleképpen definiálják, abban azonban egyetérthetünk, hogy bármely akár kifejezetten vállalatokra specifikált definíciót is használunk a megfelelőségi alapelv minden esetben ugyan az, esetenként bővebb.

A megfelelőségi alapelv szerint a logisztika célja a megfelelő információ, a megfelelő termék, anyag vagy személy, a megfelelő mennyiségben, a megfelelő minőségben, a megfelelő időpontban, a megfelelő helyre, a megfelelő költséggel és energiával eljuttatható legyen.

„A logisztika Cselényi szerint „... egy olyan zárt folyamat, amely magában foglalja a beszerzés, termelés, szolgáltatás, elosztás, értékesítés, felhasználás, újrafelhasználás értékteremtő és –megőrző láncolatában meghatározó szerepet játszó anyagáramlást és az ehhez kapcsolódó, integráltan kezelt információ-, energia-, munkaerő- és értékáramlást.”¹⁸

A logisztika definícióit a szakirodalom alapvetően két fő típusba sorolja, az egyik az angolszász megközelítés, amely a vevőcentrikusságot emeli ki, a másik a német alapú európai megközelítés, amely az irányításra és a szervezésre helyezi a hangsúlyt.

A logisztikai folyamatokat két fő részre bonthatjuk úgymint, alapfolyamatok és kiegészítő folyamatok. Az alapfolyamatok egyik legfontosabb ismérve az anyagok, áruk térben és időben való mozgatása. Ezek az úgynevezett RST folyamatok (Rakodás, Szállítás, Tárolás). A szállítási folyamatot megelőzően és követően is van rakodás; a szállítást megelőzően be vagy felrakodás, a szállítást követően ki vagy lerakodás, két

¹⁸ Forrás: Gubán Ákos: Anyagáramlási rendszerek 1 – vázlat (4. oldal)

[URL]: moodle.uni-bge.hu/pluginfile.php/10513/mod_resource/content/1/Anyagaramlasi%20rendszerek%201%20v%C3%A1zlat.pdf (letöltés dátuma: 2016.04.30.)

vagy többfázisú szállítás esetén átrakodás valósul meg. A szállítási folyamatban az alapanyagok beszállítása, a késztermékek elszállítása valamint a hulladékok szállítása valósul meg vállalaton belül és vállalaton kívül. A tárolási folyamatok célja az alapanyagok, félkész és késztermékek szempontjából a mennyiségi és minőségi megőrzés, illetve a kiegyenlítés a beszállítók és a vállalat között. Kiegészítő logisztikai folyamatoknak tekinthetők a csomagolás, a kommissiózás, az egységgrakomány képzés és ellenőrzés. A csomagolás elsősorban a terméket, anyagokat és alapanyagokat hivatott védeni, megkönnyítheti az anyagmozgatást, elősegíti a minőségmegőrzést. A kommissiózás vevői vagy egyéb megrendelések alapján történő gyűjtőfolyamat, megrendelés összekészítés. Az egységgrakomány képzés az eltérő méretű, mennyiségű, súlyú egyedi árukból képez könnyebben kezelhető (pl.: rakodólapos) egységeket, akár a kikommissiózott megrendelések is gyűjthetők egységgrakományba a könnyebb, gazdaságosabb szállítás érdekében. Az ellenőrzési folyamat során figyelemmel kell lenni az egységgrakományt képző egységek mennyiségre, minőségre; esetleges eltérések javíthatóak az ellenőrzési folyamat során.¹⁹

A Traussnig Kft. fő tevékenysége a nemzetközi és belföldi áruszállítás, szállítmányozás, fuvarszervezés, fuvaroztatás, raktározás. Azaz a vállalat logisztikai alapfolyamatok szervezésével foglalkozik. A mindennapi szóhasználatban egymás szinonimáiként használjuk ezeket a tevékenységeket gyakran helytelenül.

3.2 Logisztikai szolgáltató

„[...] Egy vállalat a működése során felmerülő logisztikai tevékenységeket végezheti teljes egészében maga úgy, hogy a logisztikai feladatokat saját alkalmazottaival valósítja meg. Napjainkban azonban egyre gyakoribb, hogy a vállalatok bizonyos logisztikai tevékenységeket, vagy esetleg teljes logisztikai tevékenységüket más vállalatra bízzák, azaz kiszervezik ezeket a tevékenységeket. A logisztikai tevékenységek elvégzésére specializálódott vállalatokat logisztikai szolgáltatóknak nevezzük.”²⁰

¹⁹ Forrás: Gubán Ákos: Anyagáramlási rendszerek 1 – vázlat (16-18. oldal)

[URL]: moodle.uni-bge.hu/pluginfile.php/10513/mod_resource/content/1/Anyagaramlasi%20rendszerek%201%20v%C3%A1zlat.pdf (letöltés dátuma: 2016.04.30.)

²⁰ Forrás: Gubán Ákos (szerk.): Logisztika felvetések, példák, válaszok. Budapest: Saldo Kiadó, 2013 (33. oldal)

3.3 Áruszállítás

„Az áruszállítás során anyagok, termékek (általános megfogalmazásban áruk) térbeli áthelyezése, feladóhelyről rendeltetési helyre juttatása valósul meg.”²¹

3.4 Árufuvarozás, fuvarozó, fuvaroztató

„A díjazásért mások részére végzett áruszállítást árufuvarozásnak nevezzük. E tevékenységet végző vállalat vagy magánszemély a fuvarozó. Ebben az esetben a feladót és a címzettet fuvaroztatónak, a fuvarozott árut pedig küldeménynek nevezzük”²²

3.5 Szállítmányozás

„A fuvarozó és a fuvaroztató közötti kapcsolatot esetenként a szállítmányozó teremti meg. A szállítmányozó (szervezet vagy személy) más áruját, általában más közlekedési eszközének igénybevételével, megfelelő térítés ellenében a címzethez fuvarozza, és eközben ellátja az árutovábbítás során felmerülő kiegészítő teendőket is. A szállítmányozó arra vállalkozik, hogy az árutovábbítást, a mindenkori piaci helyzetnek megfelelően – a megbízó szempontjából minél hatékonyabban – megszervezze.”²³

„A szállítmányozás (v. expedíció) olyan vállalkozás, amely saját nevében a megbízó helyett üzemszerűen megszervezi az áruk szállítását, anélkül, hogy ő maga végezné a szállítást. A megvásárolt szállítási szolgáltatás az áruszállítás fajtájától függően lehet vasúti, közúti, tengeri, folyami vagy légi szállítás. A nemzetközi forgalomban megkülönböztetünk import-szállítmányozást, export-szállítmányozást és nemzetközi szállítmányozást.”²⁴

²¹ Szegedi Zoltán és Prezenszki József (szerk.): Logisztika – Menedzsment (Negyedik, Átdolgozott, Bővített Kiadás). Budapest: Kossuth Kiadó, 2012 (118. oldal)

²² Szegedi Zoltán és Prezenszki József (szerk.): Logisztika – Menedzsment (Negyedik, Átdolgozott, Bővített Kiadás). Budapest: Kossuth Kiadó, 2012 (118. oldal)

²³ Szegedi Zoltán és Prezenszki József (szerk.): Logisztika – Menedzsment (Negyedik, Átdolgozott, Bővített Kiadás). Budapest: Kossuth Kiadó, 2012 (118-119. oldal)

²⁴ Forrás: [URL]:

<https://www.timocom.hu/?lexicon=1203230820033074|Sz%C3%A1ll%C3%ADtm%C3%A1nyoz%C3%A1s|tranzsportlexikon> (letöltés dátuma: 2016.04.05.)

3.6 Szállítványozó

„A szállítványozó (speditőr) az áru ill. termék fuvarozó általi szállítását megszervező kereskedő.”²⁵

3.7 Szállítás

„Szállításon az áruforgalomban áruk, személyi forgalomban személyek továbbítását értjük.”²⁶

A vállalkozás a belföldi illetve nemzetközi – ezen belül import és export – szállításait közúton végzi, végezteti. A fuvarszervező vagy más néven disponens a fuvarszervezés során fuvarszervező szoftverek segítségével kapcsolatba lép a megbízókkal. Gyakran a megbízható alvállalkozói, megbízói és vevői körnek köszönhetően a fuvarmegbízás egyenesen a megbízótól érkezik és a fuvarszervező programba már csak azután kerül be, hogy megegyeztek a felek a szállítás feltételeiről. A megbízó és a fuvarszervező között megtörténik a megbízási megállapodás megkötése, ezután a fuvarszervező keres egy a rakománynak illetve a fel és lerakóhelynek megfelelő olyan alvállalkozót, aki rendelkezik a szállítás paramétereinek megfelelő gépjárművel (teherautó, kamion, furgon stb.). A fuvarszervező ismerteti a szállítás feltételeit, pontosan megadja a fel és lerakóhelyet, a rakomány esetleges speciális paramétereit, például a rögzítésre vonatkozó egyedi megbízói kikötéseket. Az alvállalkozóval ismerteti a feladat elvégzéséért járó fuvardíjat, amennyiben ez megfelel az alvállalkozónak, akkor egy megállapodást kötnek, melynek során a fuvarszervező programban elkészítik a fuvarmegbízást, melyet elküldenek az alvállalkozó részére, aki a rendszáma megadásával és visszaigazolással elfogadja a megbízást. A fuvarszervezés során a programban minden egyes fuvar új, egyedi pozíciószámot kap, valamint a fuvarhoz kapcsolódó minden dokumentumot egy ezzel a pozíciószámmal elnevezett mappába helyezi el, így könnyen visszakereshető a programon belül minden egyes fuvar és annak összes dokumentuma.

²⁵ Forrás: [URL]:

<https://www.timocom.hu/?lexicon=802151358133132|Sz%C3%A1ll%C3%ADtm%C3%A1nyoz%C3%B3%7Ctranszportlexikon> (letöltés dátuma: 2016.04.05.)

²⁶ Forrás: [URL]:

<https://www.timocom.hu/?lexicon=1203230821033664|Sz%C3%A1ll%C3%ADt%C3%A1s|transzportlexikon> (letöltés dátuma: 2016.04.05.)

A logisztika, a technológia, a piac és a verseny nagymértékben fejlődött, összetétele változott az elmúlt évtizedekben. Mára már ellátási láncok helyett ellátási hálózatokról beszélhetünk. A logisztikai kiszervezések egyre gyakoribbá és összetettebbé váltak.

- **1PL - First Party Logistics.** Ebben a modellben a vállalat a saját erőforrásait veszi igénybe a logisztikai feladatainak ellátásához. Külső szolgáltatót nem vesz igénybe.
- **2PL - Second Party Logistics.** A vállalat alaptevékenységeihez kapcsolódó bizonyos logisztikai alapfunkcióit külső szolgáltató igénybevételel végezteti el rövid távú vagy eseti együttműködéssel. Igazi partneri viszony nem alakul ki, nem éri el a 3PL szintjét.
- **3PL - Third Party Logistics.** A modellt a hosszú távú partneri kapcsolat határozza meg a vállalat és a logisztikai szolgáltatók között. Már a 90-es évek elejétől beszélhetünk róluk, megjelenésük hatására újraértékelődnek a vevő-szállító viszonyok. Bővülnek a szolgáltatók által nyújtott szolgáltatások, egyre nagyobb méreteket ölt a kiszervezés. A szolgáltatások összetétele és súlya megváltozik, sokrétűbb lesz. Ilyen szolgáltatások például a kommissiózás, a disztribúció, a beszállítás, raktározás, készletgazdálkodás.
- **4PL - Fourth Party Logistics.** A modell már nem egy vállalati egységet, hanem az egész ellátási láncot vizsgálja. Nem elegendő a versenyképességhez az egyes vállalati egységek optimalizálása, hanem az egész ellátási láncot az abban résztvevő összes szereplőt optimalizálni kell a versenyképesség fenntarthatóságához. A 4PL szolgáltatók a teljes ellátási láncot optimalizálják figyelembe véve a teljes ellátási lánc erőforrásait. Olyan technikai háttérrel rendelkeznek, amely lehetővé teszi a 4PL szolgáltatók számára az ellátási lánc folyamatainak tervezését, menedzselését és kontrollálását. A 4PL szolgáltatók lehetnek eszközök nélküli virtuális cégek, a gyakorlat azt mutatja, hogy gyakran a 3PL szolgáltatók válnak „4PL” koordinátorokká.

- **5PL - Fifth Party Logistics.** A modell a kialakulási fázisában tart. Nevezhető egy lehetséges logisztikai jövőképnek is. Az 5PL szolgáltatók nem rendelkeznek fizikai erőforrással, szolgáltatásuk alapját a szolgáltatók know-how-ja adja. Várhatóan ezek a szolgáltatók teljesen virtuális, „tanácsadói” szerepet töltenek be a jövő logisztikájában, koordinálják és átveszik a logisztikai feladatokat az ellátási láncoktól.²⁷

A modellek teljesen egymásra épülnek, a kiszervezés magasabb szintjein nő a feladatok bonyolultsága és összetétele, növekszik a profit.

4 Raktározás, raktártípusok

Raktározásnak nevezzük azokat a tevékenységeket, amelyekben az áruk tárolását, készletek elhelyezését végezzük abból a célból, hogy minőségüket, mennyiségüket, állagukat megőrizzük és biztosítsuk a termeléshez és az értékesítéshez szükséges készletmennyiségeket. Az ellátási, termelési és elosztási folyamatokon belüli kapcsolódási helyeken készletek képződnek, annál több helyen, minél tagoltabbak a termelési és forgalmi folyamatok mind térben, mind időben. Az áruk, félkész és késztermékek, alkatrészek hosszabb, rövidebb ideig nyugalmi állapotban vannak, ebben az időben is védeni kell őket az esetleges károsodásoktól, meg kell őrizni használati értéküket, majd a megfelelő időben, a megfelelő mennyiségben be kell őket kapcsolni az ellátási, termelési és elosztási folyamatokba.

*„A raktározás valamely folyamatrendszer olyan alrendszere, amely sajátos létesítményeivel, berendezéseivel, felszereléseiével a készletek állagának megóvását, az áramlatok összehangolását, szükség szerinti kiegyenlítését végzi. A raktározással kapcsolatos feladatok megoldásának (elvégzésének) helyei a raktárak. A raktárakat tehát nem mint épületeket, hanem mint komplex létesítményeket kell kezelni, amelyeknek – mint a környezetbe ágyazott rendszereknek – van saját külső kapcsolatuk és belső folyamataik.”*²⁸

²⁷Forrás: Gubán Ákos (szerk.): Logisztika felvetések, példák, válaszok. Budapest: Saldo Kiadó, 2013 (278-281. oldal)

²⁸Forrás: Prezenszki József (szerk.): Logisztika I. (Bevezető fejezetek) (Tizenhetedik kiadás). Budapest: Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöktovábbképző Intézet Kiadó, 2009 (153. oldal)

A termelési folyamat elején beszélhetünk alapanyag, alkatrész valamint részegység raktározásról, a folyamat közben műveletközi, míg a folyamat végén késztermék raktározásról. Ezen műveletcsoportok megvalósulása a raktárban történik. A raktár helyének, méretének, kapacitásának, technikai, technológia háttérének felmérése esetenként, vállalatonként vagy ellátási lánconként változik. Fontos hangsúlyozni, hogy a kiszervezés minden egyes szintjén más és más helyen helyezkedik el a raktározási folyamat. Az 1PL modell még úgynevezett insourcing, azaz a vállalaton belül szervezi meg a raktározás, termelés és a logisztikához köthető folyamatokat. A vállalatok gyakran sokkal jobban bíznak a saját humánerőforrásukban, így csökkenthető a bizalmas információk külső kézbe kerülésének veszélye és azok esetleges illetéktelen felhasználása. A 2PL modell már néhány logisztikai alapfolyamatot kiszervez, de ezek csak alkalmi, eseti együttműködések. Az első két esetben a vállalatok rendelkeznek saját logisztikai ágazattal, ahol megtörténik a saját termelési folyamatukhoz kapcsolódó logisztikai raktározási folyamatok tervezése, szervezése, koordinálása és optimalizálása.

A 3PL, 4PL modelleket alkalmazó vállalatok már tartósabb, hosszabb távú kiszervezést, azaz outsourcingot hajtanak végre, amely nagyban könnyítheti a vállalat munkáját, főleg akkor, ha nem csupán a vállalat, hanem a teljes ellátási láncban résztvevő összes szereplőt egy ilyen logisztikai szolgáltató cég koordinál. Manapság inkább beszélhetünk ellátási hálózatokról, melyekben nagy szerepet játszanak az utóbbi modellben említett logisztikai szolgáltatók. A nagy megbízói és vevőkörnek megfelelően, a vállalat logisztikai folyamatait minden szempontnak megfelelően tudják optimálisan és hatékonyan kezelni, felkészülve minden esetleges probléma megoldására. A 2PL és 3PL modellek szerinti szolgáltatók rendelkeznek fizikai erőforrásokkal is, ilyenek például a szolgáltatói járműparkok, saját raktárak. Véleményem szerint a logisztikai szolgáltatóknak nagy kihívást jelenthet a raktározás, mivel minden egyes vállalatnak különböző típusú és fajtájú raktárakra, raktározási módszerekre van szükségük. A szolgáltatás csak maximális szakértelemmel, megfelelő mennyiségű humán és eszközerőforrással nyújtható a vevők számára. A szolgáltatást a lehető legmagasabb színvonalon, optimálisan kell nyújtani a partnerek számára.

A raktározás előnyei között szerepel, hogy képes biztosítani a termelés folytonosságát, az alapanyagok, nyers, félkész és késztermékek minőségének megőrzésével, mennyiségüknek biztosításával. A raktározás fokozni tudja a belföldi és nemzetközi kereskedelem mobilitását, képes kiegyenlíteni a gyártási és elosztási

folyamatok időintenzitásából fakadó különbségeket. Hátrányai között említhetjük a magas építési és üzemeltetési költségeket, a nem megfelelően alkalmazott raktározási elvek, technológiák és eszközök megnövelhetik az átfutási időket. Egyes időszakokban a termelési és elosztási folyamatok sajátosságai (például szezonális termékek gyártása és értékesítése) miatt nem biztosítható a tárolótér megfelelő kihasználtsága.

A raktározási rendszereket és raktártípusokat többféleképpen is rendszerezhetjük.

A raktárakat megkülönböztethetjük:

- **A tárolt elemek szerint:**

- ✓ **alapanyag-, alkatrész-, részegység-raktár** (a gyártás és termelés szempontjából a bemeneti oldalon helyezkednek el, a folyamatos termelés ellátását biztosítják, a beszerzési logisztika szerves részének tekinthetők)
- ✓ **félkészáru (közbenső) – raktár** (a termelési folyamatokon belül helyezkednek el, céljuk a folyamatos termelés ellátása, a termelési logisztika szerves részét képezik)
- ✓ **készáruraktár** (a termelés szempontjából a kimeneti oldalon helyezkedik el, az üzem területén is, de akár egyéb vállalatnál is elhelyezkedhet a létesítmény, ha közvetlen kapcsolata van az értékesítés helyeivel, akkor elosztóraktárnak is tekinthető, az elosztási logisztika szerves részét képezi)
- ✓ **konszignációs raktár** (bizományi szerződés alapján a vállalat vagy termelés szempontjából az értékesítési, elosztási végpontokon fenntartott olyan tárterületek, amelyeken a folyamatos kiszolgálás érdekében tárolt áruk a vállalat tulajdonát képezik egészen a tényleges felhasználás, értékesítés pillanatáig)

- **A tárolt áruk jellege szerint:**

- ✓ Fizikai állapotuk, halmazállapotuk alapján
- ✓ Anyaguk, súlyuk, terjedelmük, mennyiségük alapján
- ✓ Raktári kezelésük, érzékenységük, értékük, felhasználásuk, veszélyességük alapján

- **Nemzetgazdasági ágazatok szerint:**

- ✓ Ipari raktárak
- ✓ Mezőgazdasági
- ✓ Kereskedelmi raktárak
- ✓ Közlekedési raktárak

- **Az elosztási folyamatban betöltött szerepük szerint:**
 - ✓ Fogyasztáscikk-kereskedelmi raktárak
 - ✓ Termelő eszköz-kereskedelmi raktárak
 - ✓ Felvásárló, melléktermék- és hulladékgyűjtő kereskedelmi raktárak
 - ✓ Közlekedési, szállítmányozási raktárak
- **A raktár térbeli, fizikai elhelyezkedése szerint:**
 - ✓ Centralizált és decentralizált raktárak a beszerzésben
 - ✓ Centralizált és decentralizált raktárak az értékesítésben
 - ✓ Kézi raktárak
- **A raktár építészeti jellemzői szerint:**
 - ✓ Nyitott, szabadtéri raktárak, tárolók
 - ✓ Zárt téri tárolás (hombárok, bunkerek, silók, tartályok)
 - ✓ Hagyományos raktárépületek
 - ✓ Magas raktárak
 - ✓ Speciális építésű raktárak
- **Tulajdonviszony szerint:**
 - ✓ Saját raktár
 - ✓ Bérraktár
- **A tárolóeszközök szerint:**
 - ✓ Állvány nélküli, halmazolt tárolás, darabáru tárolás (tömbös, soros)
 - ✓ Állványos, polcos tárolás
 - Statikus (dobozos-, rakodólapos-, átjárható-, bejárható-, karos, kettős mélységű állványos tárolás)
 - Dinamikus (átfutó rendszerű, utántöltős, gördíthető, görgős átfutó, körforgó állványok)
 - ✓ Magasraktári tárolás²⁹

A raktározási folyamatra a legnagyobb befolyása a raktározás funkciójának van. Ilyen lehet a tárolási funkció, melynek célja a raktározást megelőzően létrehozott termékek állag, minőség és mennyiségmegőrző elhelyezésének biztosítása. Az ellátási funkció, melynek célja az áru rendelkezésre bocsátása a következő felhasználási fázis igényeinek megfelelően. Leggyakrabban a két funkció keverékével találkozhatunk. A

²⁹ Forrás: Saját összesítés: Gubán Ákos: Anyagáramlási rendszerek 1 – vázlat (52-62. oldal) és Novák Nándor: Raktártípusok. Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet Kiadó, 2008 (4-13. oldal) alapján

raktározási folyamat főbb szempontjai közé tartoznak, hogy a megrendeléseket a megfelelő mennyiséggel, minél gyorsabb átfutási idővel, rugalmasan a lehető legpontosabban ki kell elégíteni. A megrendelések folyamatos kielégítésének biztosítása érdekében a raktározás során a minimális készletszinteket meg kell határozni és tárolásukat lehetővé tenni. Ezen tevékenységek terhelés kiegyenlítő és irányító szerepet töltenek be az anyagáramlás szempontjából. A raktározási rendszer nem csupán a raktárból, mint épületből, hanem egy vagy több komplex létesítményből, a létesítmények megfelelő és folyamatos működét ellátó személyzetekből, a raktározási folyamatokból, a raktározási tevékenységben résztvevő technikai, technológiai és egyéb eszközökből, berendezésekből illetve információtovábbítást megvalósító eszközökből áll. A raktárakba beszerzési oldalról anyagok, félkésztermékek, alapanyagok stb. kerülnek be, melyek áramlása a raktárakon belül lehet sztochasztikus vagy determinisztikus, míg a raktárak elosztási oldalról anyagokat, termékeket, félkész-, késztermékeket stb. bocsájtanak ki. A raktárrendszerhez tartoznak az átvevő-, tároló-, kiadó- és rakodóhelyek, szállítási pályák, anyagmozgatási utak és közlekedési kapcsolatok. „*Szinte nincs is olyan vállalkozás, amely ne rendelkezne valamilyen saját raktárral.*”³⁰

A beszerzés, termelés, érékesítés szempontjából majdnem mindenféleképpen szükség van bizonyos méretű saját raktárra, ahol a termeléshez szükséges minimum készlet szintnek vagy biztonsági készlet tartalék mennyiségnek megfelelően tudják tárolni az alapanyagokat, félkész termékeket, alkatrészeket a termelési folyamatoknak zökkenőmentes lebonyolítása érdekében. Napjainkban egyre nagyobb méreteket ölt a logisztikai folyamatok outsourcingolása, mivel gyakran elvitathatatlan előnyökkel jár a vállalatok számára. Nincsenek a raktárépítéssel és a raktár fenntartásával, üzemeltetésével járó költségek, valamint a nem megfelelő kapacitáskihasználtságból fakadó többletköltségek. Előnyei közé tartozik még a kiszervezésnek, hogy a szakszolgáltató magasan képzett személyzettel, magas színvonalon szolgálja ki a piaci és vevőigényeket miközben a raktározással járó költségek mind a szolgáltatót terhelik. Hátránya lehet azonban a szolgáltató megbízhatósága és a függés a szakszolgáltatótól. A folyamatok felügyelete kikerül a vállalat látóköréből, az információáramlás akadozhat, áttételessé válhat.³¹

³⁰ Forrás: [online][URL]: Novák Nándor: Raktártípusok. Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet Kiadó, 2008 http://www.kepzesevolucioja.hu/dmdocuments/4ap/17_0119_tartalomelem_007_munkaanyag_100331.pdf (Letöltés dátuma: 2016.04.30)

³¹ Forrás: [online][URL]: Novák Nándor: Raktártípusok. Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet Kiadó, 2008

4.1 Raktározási elvek

A logisztikai szolgáltatóknak egyre komplexebb feladatokat kell megoldaniuk, hiszen a vállalatok termelése megkövetelhet bizonyos raktározási eljárásokat, tárolási módszereket, a vállalat profiljától függően. Ilyen eljárás vagy módszer lehet a be- és kitérési folyamatban a FIFO és a LIFO elv.

„FIFO-elv: Amelyik áru a legrégebben érkezett be, az az áru távozik elsőnek a tárolótérből. Ellentettje a LIFO-elv (last in first out), amikor az utoljára betárolt áru kerül ki elsőként a tárolótérről. A FIFO (first in first out) elv alkalmazásának jellegzetes területét alkotják a romlandó áruk, élelmiszerek, gyógyszerek.”³²

A szavatossági idővel rendelkező termékek esetén megjelent a FIFO-elvet javító koncepció a FEFO-elv (First Expired First Out), melynek lényege, hogy amelyik terméknek vagy anyagnak előbb lejár a szavatossága, azt kell előbb felhasználni illetve kitérni. A vállalatok termelésének illetve raktározásának sajátosságai révén előfordulhat, hogy a raktárba a későbbi lejáratú termékek szállítása után is kerülhet be rövidebb lejáratú termék (például berraktár igénybevételének következtében) ebben az esetben a FIFO-elv nem garantálja biztosan azt, hogy a rövidebb lejáratú termék előbb kikerüljön a raktározási folyamatból, hiszen az később lett betárolva, ezt az úgynevezett hiányosságot hivatott a FEFO-elv javítani valamint kiküszöbölni.

A szakszolgáltatóknak a raktárukból való be- és kitérés során figyelembe kell venniük a partnercég termelésével, saját raktárával kapcsolatos jellemzőket, ismérveket. Az olyan infrastruktúrával rendelkező vállalatok, melyeknek nincs lehetősége saját raktárt építeni valamely fizikai korlátok miatt, (nem áll rendelkezésre a megfelelő terület, magas költségek, speciális technikai, technológiai háttér hiánya) gyakran kiszervezik a logisztikai folyamataikkal együtt a raktározási folyamatokat is. A vállalatok célja a költségek optimalizálása, termékeik, szolgáltatásaik minőségének megőrzése, gyarapítása. A vállalatok számára kiváló termelési eljárás lehet a JIT (just in time) elv.

http://www.kepzesevolucioja.hu/dmdocuments/4ap/17_0119_tartalomelem_007_munkaanyag_100331.pdf

(Letöltés dátuma: 2016.04.30)

³² Forrás: Gubán Ákos (szerk.): Logisztika felvetések, példák, válaszok. Budapest: Saldo Kiadó, 2013 (63. oldal)

JIT (just in time – éppen időben) elv: „A megfelelő mennyiségű termék megfelelő időre, megfelelő helyre juttatása.”³³

A vállalatok termeléséhez felhasznált különböző anyagoknak (alapanyagok, félkész- és késztermékeknek) bonyolult és hosszú utat kell megtenniük addig, amíg a beszerzési, termelési és elosztási folyamatokon keresztül eljutnak a végfelhasználókhoz késztermék formájában. A nem megfelelő szervezési és irányítási folyamatok összehangolása szinte beláthatatlan következményekkel járhat a teljes folyamatra. Felhalmozódhatnak jelentős mennyiségű készletek, megnőhetnek az átfutási idők, az RST (rakodási, szállítási, tárolási) folyamatok kiegyensúlyozatlanná válhatnak ezáltal nő az összköltség és akár még a teljes ellátási, termelési és elosztási folyamat is veszélybe kerülhet. Ezért is fontos hangsúlyozni, hogy csakis kizárólag teljesen megfelelően szervezett és irányított folyamatok esetén biztosítható a JIT koncepció zökkenőmentes lebonyolítása a folyamatos információtartalmak visszacsatolásának és áramlásának biztosítása mellett. A megfelelően működő JIT koncepció elősegíti a vállalatok versenyképességének megőrzését, csökkenti az átfutási időket, növeli a rugalmasságot, csökkenti a raktározásból származó költségeket. A koncepció a gazdaságosság növekedését eredményezi költség és időnövekedés elkerülése mellett.

A JIT elv bevezetését követően a tapasztalatok szerint a következő célok valósultak meg:

- csökkentek az átfutási idők,
- a termelési- és a munkafolyamatok áttekinthetőbbé váltak,
- a raktározáshoz és a termeléshez kevesebb területre volt szükség,
- a készletszintek jelentősen csökkentek,
- kevesebb tőkelekötés, nagyobb rugalmasság, a termékek minőségének javulása.

A logisztikai folyamatok kiszervezésének következtében a vállalatot nem terhelik a raktározással és a saját járműpark fenntartásával járó fizikai költségek, humánerőforrás szempontjából a bérköltségek, járulékok stb. Hátránya a vállalaton és szakszolgáltatón túlmutató hatások. Nagyfokú a függés a logisztikai szolgáltatótól, hiszen akár egy kisebb probléma esetén is veszélybe kerülhet a vállalat termelése. Az eljárás biztonságosabbá tételének érdekében a szolgáltatók gyakran nem csupán a raktározási

³³Forrás: Gubán Ákos (szerk.): Logisztika felvetések, példák, válaszok. Budapest: Saldo Kiadó, 2013 (100. oldal)

és egyéb logisztikai folyamatait láthatják el a vállalatnak, hanem például lehetnek a teljes folyamatot felügyelő és ellátó szereplők.

VMI rendszer (Vendor Managed Inventory): A VMI rendszer lényege, hogy a vállalat termelési folyamataihoz szükséges anyagok, alapanyagok, félkész stb. termékek beszállításán kívül a beszállító kezeli a vállalati termelés során felhasznált készletek pótlását, úgy, hogy a szükséges anyagok, készlet szintjeit a beszállító határozza meg a felhasználás és a minimális készlet szint függvényében. A rendszer megvalósítható például napi szintű készletleltárral, de a leggyakrabban valamilyen logisztikai raktározási elvvel együtt működik.

A VMI rendszer kiváló összhangban működtethető együtt a JIT-elvvel, betartva a FIFO-LIFO-, FEFO-elveket, Kanban rendszerrel, RFID (rádiófrekvenciás nyomonkövetés), QR kód, vonalkód, egyéb információtovábbító rendszerekkel.

A kanban rendszer egy termelésszervezési eljárás, amely a megrendelések húzta termelési elv alkalmazásával irányítja a gyártást és a beszerzést. A kanban rendszerben úgynevezett kanban kártya hordozza az információt. Ezek a kártyák fizikailag elvannak helyezve az alapanyagok stb. tárolóin, amikor felhasználásra kerülnek ezek az anyagok, akkor a kártyákat összegyűjtik, majd a beszállító számára továbbítják, hogy a felhasznált anyagokat pótolja.

Az RFID során az alapanyag, termék, félkész-, késztermék csomagolására stb. helyeznek el egy jeladót, valamint a raktár kapujához esetleg a gyártósorhoz egy érzékelőt, amin a jeladó keresztülhaladva jelet küld az informatikai vagy termelésszervezési és irányító rendszernek, majd információt továbbít a beszerzésben, termelésben és elosztásban résztvevő partnereknek az anyag felhasználásáról.

A QR illetve a vonalkódos nyomon követés is az RFID-hez hasonlóan alakítható, a raktárból való kitárolás során a kód leolvasása után a rendszer továbbítja az információkat a felhasználásról.

Ha a vállalat a teljes logisztikai folyamatait kiszervezte, abban az esetben a VMI rendszer felhasználásával a logisztikai szolgáltató felügyeli a vállalat logisztikai és termelési folyamatait. Felméri a szükséges anyagfelhasználást, a vállalat termelési és raktározási sajátosságait, ezek alapján folyamatosan ütemezi és beszállítja JIT-elv vagy teljes körű vállalati raktározás igénybevételével a termeléshez szükséges

anyagmennyiségeket, illetve a vállalat tevékenységéhez köthető anyagszükségleteket, úgy, hogy kanban, RFID vagy egyéb eszközöket használ a felhasznált anyagmennyiségek meghatározásához. Továbbá a folyamatból kikerülő a vállalat termelésének szempontjából kész, félkész termékeket elszállítja azok rendeltetési helyére, ami lehet egy raktár vagy egy az ellátási láncban/hálózatban résztvevő egyéb partner. A vállalat beszerzési, termelési és elosztási folyamataiban biztosítja a FIFO-, LIFO-, FEFO-elv betartásának megvalósulását, amennyiben szükséges. Mindezen módszerek akadálymentes működése érdekében szükség van a szakszolgáltató részéről arra, hogy szolgáltatásait a lehetőségekhez mérten magasan képzett munkatársakkal, frekventált helyen, megfelelő technológiával ellátott raktárakkal, jól kiépített informatikai háttérrel lássa el.

4.2 Raktározási eszközök

A raktáron belül a termékek, áruk, alkatrészek elhelyezését, mozgatását különböző raktári eszközökkel valósíthatjuk meg, annak megfelelően, hogy a raktár milyen tárolási formát használ.

Anyagmozgató berendezések:

Az anyagmozgató berendezéseket két típusba sorolhatjuk úgymint: szakaszos működésűek és folytonos működésűek.

Szakaszos működésű anyagmozgató berendezések:

- Kéziemelők:
 - ✓ Molnárkocsi,
 - ✓ Talicska,
 - ✓ Kéziemelő,
 - ✓ Elektromos kéziemelő,
- Targoncák: (gáz-, benzin-, dízel-, elektromos üzemű)
 - Homlokvillás,
 - Tolóoszlopos,
 - Forgóvillás,
 - Teleszkópos,
 - Oldalemelésű,

- Különböző villa helyetti adapterekkel ellátott targoncák, (hordófogó, markoló, darugém, ládafogó, meritókanál stb.)
- Terpesztargonca,
- Vezető nélküli targoncák,
- Daruk:
 - Futó daru,
 - Állóoszlopos, forgóoszlopos forgódaru,
 - Toronydaru,
 - Portáldaru,
 - Karos forgódaru,
 - Vasúti járműdaru,
 - Autódaru,
 - Mobil konténeres daru,
 - Konzoldaru,
 - Bakdaru,
 - Úszódaru,
- Egyéb emelőszervezetek:
 - Csavarorsós emelő,
 - Fogasrudas emelő,
 - Pneumatikus és hidraulikus emelő,
 - Felvonók,
- Konvektorok:
 - Egypályás, kétpályás függő konvektor,
 - Alsópályás konvektor,
- Függő sín pályák

Folytonos működésű anyagmozgató berendezések:

- szállító szalagok:
 - ✓ hevederes szállítószalag,
 - ✓ elemtagos szállítószalag,
 - ✓ görgős szállítószalag,
- csővezetékek.³⁴

³⁴ Forrás: Egyéni összesítés Gubán Ákos: Anyagáramlási rendszerek 1 – vázlat (63-89. oldal) alapján

Összegezve, a logisztikai szolgáltatóknak rendelkezniük kell, magasan képzett megfelelő mennyiségű munkaerővel, megfelelő raktározási módszerrel és a módszer megvalósításához tartozó technikai, technológiai háttérrel, figyelembe véve a vállalat termelésének sajátosságait, ismérveit. A lehető legmagasabb színvonalú szolgáltatás nyújtásával, optimális megoldásokkal kezelve a partner logisztikai folyamatait.

A Traussnig Kft. zalaegerszegi telephelyén található saját zárt terű raktárában, rakodólapos, tömbösített tárolást végez. Az 1300 m² nagyságú raktár három részre van felosztva, melyet kettő partner bérel, a harmadik részét a raktárnak ideiglenes árutárolásra alakították ki. A bérletek között megtalálható a fix területbérlés, mely során a partner a teljes rakodóterületre fizeti a havonkénti bérleményt, attól függetlenül, hogy az adott terület kapacitását mekkora mértékben használja ki. A bérlés másik fajtája, amely jelenleg működik a vállalatnál, az a rakodólap/nap arányú bérlés, amely kiváló lehetőséget biztosít arra, hogy a partner gyorsan és ideiglenesen el tudja helyezni az áruját. A harmadik raktárrészben a vállalat által szállított áruk átrakodására illetve ideiglenes tárolására van lehetőség.

5 Nemzetközi és belföldi közúti áruszállítási szabványok, jogszabályok

5.1 A közúti árufuvarozás jellemzői

Fuvarozásnak nevezzük az áru díjazás ellenében történő eljuttatását a feladóhelyről a rendeltetési helyre. A fuvarozás alapjául szolgáló dokumentumot árufuvarozási szerződésnek nevezzük. Általában nem önálló okmány, a szerződés létrejöttét a kiállított fuvarlevél igazolja. A fuvarlevél a szerződés legfontosabb adatait és feltételeit tartalmazza, önmagában nem minősül szerződésnek. A fuvarozó eredményfelelősséget vállal a szerződés keretein belül arra, hogy az árut a feladóhelyről a rendeltetési helyre juttatja olyan állapotban, mint amilyenben a feladóhelyről átvételre került.

A fuvarozási ágak közötti választáskor figyelembe kell venni bizonyos tényezőket. A főbb figyelembe veendő tényezők:

- *„rendeltetési hely,*
- *követendő útvonal,*
- *szállítási határidő,*
- *a fuvarozás időigénye,*
- *a szállítási költségek (a fuvardíjon felül mindenképpen figyelembe kell venni azokat a további költségeket, amelyek az adott fuvarozási mód választása esetén jelentkeznek, pl. kikötői díjak, vámok, illetékek, ügynöki járulékok, raktárköltségek, kamatköltségek, okmány-kiállítási díjak, stb.)*
- *az áru jellege, természete,*
- *az áru értéke*
- *az áru terjedelme (térfogat, tömeg),*
- *az áru csomagolása,*
- *mennyiség,*
- *az áruval kapcsolatos kárveszély, kockázat,*
- *a szállítások gyakorisága.”³⁵*

A közúti árufuvarozás előnyei közé tartozik a háztól-házig történő fuvarozás, a konténerszállítás lehetősége. Viszonylag gyors szállítási forma, melyen gyakorlatilag

³⁵Forrás: Gubán Ákos (szerk.): Logisztika felvetések, példák, válaszok. Budapest: Saldo Kiadó, 2013 (103. oldal)

méret és súlykorlátozás nincs. Elfogadható költségekkel és kockázatlefedettséggel lehet számolni. Hátránya, hogy gyakran magas az energia és a munkaerőigénye.

Viszonylag magas a kockázata a kiterjedelmű csomagolási egységek elvesztésének. Az utak és határállomások áteresztőképessége gyakran kiszámíthatatlan, leginkább a szűk tartományban mozog, valamint gyakran szükséges az út és útvonal-engedélyeztetés. Gyakran nem biztosítható a visszfuvar lehetősége.

„A közúti áruszállítás elsősorban a viszonylag rövid távú helyi és regionális forgalomban gazdaságos, számos korábban felsorolt előnye miatt azonban a távolsági (belföldi és nemzetközi) forgalomban is gyakran alkalmazzák.”³⁶

5.2 A közúti fuvarozás jogi szabályozása

A közúti árutovábbítási szerződésekről szóló 2/1981.(I.31.) MT rendelet biztosította a jogi kereteket. Az új polgári törvénykönyv (2013. évi V. törvény hatodik könyvének harmadik része) tartalmazza a fuvarozásra, szállítmányozásra vonatkozó jogszabályokat. A törvény tartalmazza és szabályozza az ezekhez kapcsolódó fogalmakat, a felek jogait, kötelezettségeit és ehhez kapcsolódó felelősségeit.

5.3 A CMR egyezmény

„A nemzetközi forgalomban a közúti áru fuvarozás szabályait a CMR (Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route – Egyezmény a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésről) határozza meg.”³⁷

„A CMR vagy más elnevezéssel CMR-fuvarlevél mindenféle áru teherautóval történő szállítását szabályozza. Akkor alkalmazzák, amikor az áru felvételének és leszállításának helye két különböző országban van. Az államok közül legalább az egyiknek CMR-tagnak kell lennie. Ez a felek állandó lakhelyétől vagy állampolgárságától függetlenül érvényes. Az egyezmény az Európai Unió valamennyi tagállamában és néhány más államban is érvényes. Amennyiben egy adott helyzetre a CMR nem ad elegendő szabályozást, kiegészítőleg az adott ország nemzeti joga érvényes. Szállítási károk esetén a felelősséget is a CMR-fuvarlevél szabályozza. A CMR kizárólag közúti járművek rakodására vonatkozik, a konténerek vagy cserélhető

³⁶Forrás: Gubán Ákos (szerk.): Logisztika felvetések, példák, válaszok. Budapest: Saldo Kiadó, 2013 (105. oldal)

³⁷Forrás: Gubán Ákos (szerk.): Logisztika felvetések, példák, válaszok. Budapest: Saldo Kiadó, 2013 (105. oldal)

*felépitmények nem minősülnek járműnek. A CMR-fuvarlevél fontos adatai a következők: feladó, címzett, csatolt dokumentumok, az áru fajtája és mennyisége, a jármű rendszáma, fuvarozó. Ezeket az adatokat a fuvarlevélen ki kell tölteni.*³⁸

Az egyezmény létrejöttében nagy szerepet vállalt a Nemzetközi Közúti Fuvarozási Egylet, (International Road Transport Union, IRU, amely a nemzetközi közúti áru fuvarozás egyik legelső érdekvédelmi szervezete.) amelyet 1948-ban alapítottak. Az IRU a nemzetközi közúti áru fuvarozás fejlesztésével foglalkozik. A legfőbb egyezmények az egylet munkásságának segítségével jöttek létre. A CMR egyezmény 1956. május 19.-én jött létre Genfben. Magyarország 1970. július 27.-ei hatállyal csatlakozott az egyezményhez.

A közúti fuvarozási szerződés feltételei rögzíthetők más formában is, viszont a nemzetközi gyakorlatban a CMR formafuvarlevél az egyik legelterjedtebb. *„A CMR fuvarlevél a fuvarozási szerződés létrejöttének bizonyítéka, de nem maga a szerződés. A nemzetközi közúti áru fuvarozás ún. konszenzuális (megállapodásos) jogügylet, így ha nem töltönek ki fuvarlevelet, a szerződés jogilag akkor is létrejön.*³⁹

A CMR fuvarlevelet három eredeti példányban állítják ki; egy feladói (piros), egy fuvarozói (zöld) és egy átvevői (kék) példányban. A fuvarlevél megfelelő példányának birtokában a meghatározott személy meghatározott rendelkezési joggal bír az áru felett, felhasználható banki benyújtandó okmányként valamint a reklamációnak alapjául szolgálhat bármilyen felmerülő probléma esetén.

A CMR nemzetközi fuvarlevél rovatai:

1. Feladó (név, cím, ország)
2. Átvevő (név, cím, ország)
3. Az áru kiszolgáltatási helye (helység, ország)
4. Az áru átvételének helye és időpontja (helység, ország, időpont)
5. Mellékelt okmányok
6. Jel és szám
7. Darabszám

³⁸

Forrás: [URL]: <https://www.timocom.hu/?lexicon=1001291716466877|CMR|transzportlexikon>
(letöltés dátuma: 2016.04.05.)

³⁹ Forrás: Gubán Ákos (szerk.): Logisztika felvetések, példák, válaszok. Budapest: Saldo Kiadó, 2013 (105. oldal)

8. Csomagolás módja
9. Áru megnevezése
10. Statisztikai szám
11. Bruttó súly (kg)
12. Térfogat (m³)
13. A feladó rendelkezései (Vám- és egyéb hivatalos kezelés)
14. Visszatérítés
15. Fuvardíjfizetési rendelkezések
16. Fuvarozó (név, cím, ország)
17. További fuvarozók (név, cím, ország)
18. A fuvarozó fenntartásai és bejegyzései
19. Fizetendő, Feladó, Pénznem, Átvevő
20. Különleges megállapodások
21. Kiállítás helye, időpontja
22. A feladó aláírása és bélyegzője
23. A fuvarozó aláírása és bélyegzője
24. Az áru átvétele: Kelt
25. Jármű, Rendszám, Raksúly

A fuvarlevél tartalmazhat egyéb kiegészítő adatokat, mint például:

- Árukísérő okmányok jegyzéke,
- Áruátrakás tilalmára vonatkozó rendelkezés,
- A feladó által vállalt költségek, illetve a feladó rendelkezései az áru biztosításáról,
- Az áru értékének valamint az áru kiszolgáltatáshoz kapcsolódó értékösszeg megjelölése, utánvétel összege
- Egyéb megegyezés szerinti fuvarozási határidők

Fontos megemlíteni, hogy egyéb megjegyzések is fűzhetőek a szállítmányhoz, ilyen például, hogy az áruátvétel során a fuvarozónak ellenőriznie kell, hogy az áru darabszáma, súlya, egyéb az áru egyedi sajátosságaihoz kapcsolódó adatok megfelelően vannak-e rögzítve a fuvarlevélbe. Ellenőrizni kell a rakomány csomagolását, rögzítését.

Amennyiben a fuvarozónak nincs lehetősége az áru teljes körű átvizsgálására, úgy fenntartásait a fuvarlevélben tudja rögzíteni (18. rovat).

A feladó köteles a fuvarozó rendelkezésére bocsájtani, illetve a CMR fuvarlevélhez csatolni azon dokumentumokat, amelyek az áru kiszolgáltatása előtt végrehajtandó hatósági kezeléshez (például: vámkezeléshez) szükségesek. A fuvarlevél gyakorolhatja az utólagos rendelkezés intézményét, melynek értelmében az feladó kérvényezheti a fuvarozót, hogy az általa fuvarozott árut tovább ne szállítsa vagy módosíthatja a rakomány rendeltetési helyét, címzettjét. A fuvarlevél ezen rendelkezési joga megszűnik, amennyiben a címzett a küldeményt átveszi és a fuvarlevél megfelelő példánya átadásra kerül.

5.4 TIR egyezmény

Az IRU hozta létre 1959-ben a Trafic International Routier, azaz a TIR egyezményt, hogy megkönnyítse a fuvarozott áruk vámkezelését a tranzitországokban. A TIR egyezmény értelmében a fuvarozott áruk mentesülnek az átmenő vámhivataloknál a letéti, a vám és egyéb díjfizetési kötelezettségek alól. A TIR táblával és érvényes TIR igazolvánnyal rendelkező gépjárműveket illetve a szabályosan és sértetlen vámszárral ellátott rakományt a határállomásokon nem bontják fel és nem ellenőrzik. A rakomány érvényes vámszavatossági okmányát TIR Carnet-nek nevezik. A tranzitországokban a TIR Carnet okmányt töltik ki a vámhivatalok, melyben jelzik, hogy az országba mikor lépett be illetve mikor lépett ki az országból a rakomány. Az okmány a kibocsájtástól számított három hónapig érvényes, illetve egy útra használható fel. Minden egyes gépjárműhöz külön TIR igazolványt kell kiállítani. Az okmányt az IRU helyi képviselői szervétől lehet megvásárolni, amely Magyarországon a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE). Magyarországon a TIR igazolvány érvényesítésére csak az MKFE jogosult.⁴⁰

5.5 AETR megállapodás

A megállapodás a gépkocsivezetők munkafeltételeit szabályozza mind a nemzetközi mind a belföldi személy és áruszállításban. A megállapodás rögzíti az alapfogalmakat, a gépjárművezetők alkalmazási feltételeit és munkaidejét. Az AETR értelmében a 3,5 tonna össztömeg feletti áruszállító járművek, autóbuszok és

⁴⁰ Forrás:[URL]: <http://www.mkfe.hu/hu/szolgáltatásokmenu/tir/szabalyozas.html> (idézés dátuma: 2016.04.15.)

járműszerelvények vezetőinek be kell tartaniuk a vezetési illetve a pihenőidőket. Az egyezmény értelmében ez a vezetési idő 9 óra, amely hetente két alkalommal 10 órára növelhető. Egy ilyen vezetési perióduson belül a gépkocsivezetőknek 4,5 óránként legalább 45 perc pihenőidőt kell kivenniük, míg a napi kötelező pihenőidő 11 óra, melyet egybefüggően kell a sofőröknek kivenni. A gépjármű álló helyzetében vehető ki a pihenőidő, amelyet a sofőr a gépjárműben kialakított vagy egyéb helyen tölthet el, valamint hat nap után kötelező a heti pihenőidő kivétele. A megállapodás elfogadását követően a bejegyzett gépjárműveket ellátják tachográfokkal, mely eszközök lehetővé teszik a vezetési idő, a pihenőidő és egyéb időfelhasználás rögzítését és ellenőrzését. Korábban analóg készülékeket használtak, melyek koronggal működtek, ezeket a korongokat kézzel kellett megírni, amely felettébb megnehezítette a gépjárművezetők munkáját. Jelenleg már digitális tachográfokat alkalmaznak, melyhez a gépjárművezetőknek digitális kártyával kell rendelkezniük. A digitális kártya alkalmas akár 28 napi adat tárolására, így elősegítve a sofőrök munkáját, illetve az ellenőrzés és rögzítés is gyorsabbá, pontosabbá és megbízhatóbbá válását.⁴¹

5.6 ADR Megállapodás

„Az ADR a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás. Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route.”⁴²

A megállapodás 1957-ben jött létre Genfben, melyhez Magyarország 1979-ben csatlakozott. A magyar jogrendbe az 1979. évi 19. törvényerejű rendelettel került beiktatásra. A 20/1979. (IX. 18.) KPM rendelet írta elő a belföldi szállításokra történő alkalmazását. Az ADR előírásait folyamatosan fejlesztik, a technikai és technológiai fejlődésekkel lépést tartva. A megállapodás módosításai valamint kiegészítései 2 évente lépnek hatályba. A belföldi ágazati miniszter rendeletben hirdeti ki a módosításokat, benne a belföldi alkalmazásra vonatkozó eltérések jelölésével. Gyakran alábecsülik a veszélyes anyagok szállításának kockázatát, azonban nem létezik olyan veszélyes anyag, melynek szállítása az élő anyagra vagy a környezetre való minden tekintetben teljesen veszélytelen volna. Minden ismeretlen vagy egyértelműen nem azonosítható, esetleg nem tisztázott eredetű veszélyes árut mindaddig erősen mérgezőnek illetve tűz-

⁴¹ Forrás:[URL]: <https://aetr.hu/> (idézés dátuma: 2016.04.16.)

⁴² Forrás:[URL]: <https://www.nkh.gov.hu/web/kozuti-gepjarmu-kozlekedesi-hivatal/hir/-/hir/188307/true/veszelyes-aruk-szallitas> (idézés dátuma:2016.04.20.)

és robbanásveszélyesnek kell tekinteni, míg egy arra illetékes szakértő azt nem azonosította. Az ilyen áruk szállításánál minden közreműködő személy teljes felelősséggel bír a saját területét illetően. Az ADR a veszélyes áruk csoportosítását egy jól kidolgozott kritériumrendszer segítségével sorolja be, ezeket az anyagsoportokat nevezzük az ADR osztályainak.

„Az ADR osztályai:

1. *Robbanóanyagok és tárgyak*
2. *Gázok*
3. *Gyúlékony folyadékok*
4.
 - a. *Gyúlékony szilárd anyagok, önreaktív anyagok és szilárd érzéktelenített robbanóanyagok*
 - b. *Öngyulladásra hajlamos anyagok*
 - c. *Vízzel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok*
5.
 - a. *Gyújtó hatású (oxidáló) anyagok*
 - b. *Szerves peroxidok*
6.
 - a. *Mérgező anyagok*
 - b. *Fertőző anyagok*
7. *Radioaktív anyagok*
8. *Maró anyagok*
9. *Különbféle veszélyes anyagok és tárgyak*⁴³

A nemzetközi szállításban kulcsfontosságú szerepet töltenek be az okmányok, hiszen a veszélyes áruszállítmány okmányainak adminisztratív hibája nagymértékben akadályozhatja az ügylet zavartalan lebonyolítását. Másrészt a nem előírás szerűen kitöltött, esetleg „félrevezetés” céljából felhasznált okmányok a szállítás során beláthatatlan és súlyos következményekkel járhatnak.

⁴³ Forrás:[URL]: <https://www.nkh.gov.hu/web/kozuti-gepjarmu-kozlekedesi-hivatal/hir/-/hir/188307/true/veszelyes-aruk-szallitas> (idézés dátuma:2016.04.20.)

A veszélyes áruk szállításához szükséges okmányok:

- fuvarlevél vagy egyéb fuvarokmány
- valamilyen írásbeli utasítás, például: fuvarmegbízás, fuvarozási szerződés
- jármű jóváhagyási igazolás
- oktatási bizonyítvány az ADR-ről
- tisztítási bizonylat
- veszélyes hulladék kísérő okmány
- különböző határozatok és engedélyek
- kombinált szállítás esetén előírt nyilatkozat vagy fuvarlevél, fuvarokmány

„A veszélyes árut szállító járművek jelölései:

- *Szám nélküli veszélyt jelző tábla*
- *Számos veszélyt jelző tábla:*
 - *főveszélyt jelölő szám,*
 - *járvulékos veszélyt jelölő szám, a veszélyes áru UN száma.*”⁴⁴

A megjelölés eszközei a narancsságra veszélyt jelző táblák. Szerepük, hogy figyelmeztessék a közlekedésben résztvevőket arról, hogy a gépjármű rakománya veszélyes anyag illetve az esetlegesen bekövetkező katasztrófa esetén információtartalommal rendelkezik a katasztrófát elhárító egységeknek. Ezen okokból kifolyólag a szabálytalan járműjelölésnek súlyos és beláthatatlan következményei lehetnek. Küldeménydarabos (például: hordó, palack, kanna, stb.) szállításnál szám nélküli narancsságra veszélyt jelző táblát kell használni, hiszen a szállítmány csomagolására vonatkozó szigorú előírások és követelményrendszerek garantálják a szállítás biztonságát. Tartányjárművek esetén a számos veszélyt jelző narancssárga táblák használata a kötelező.

A jelzésrendszer egyéb eszközei közé tartoznak a veszélyességi bárcák. Például: 6/a osztály veszélye: Mérgező anyagok. Ezen bárcák méretét az ADR külön szabályozza. A szállító jármű jelölését a rakodás megkezdése előtt ellenőrizni kell. A küldeménydarabos szállítás esetén a csomagolásokat kell ellenőrizni, hogy minősítési és az ADR által meghatározott megfelelő jelöléssel el vannak-e látva; amennyiben minden

⁴⁴ Forrás:[URL]: <https://www.nkh.gov.hu/web/kozuti-gepjarmu-kozlekedesi-hivatal/hir/-/hir/188307/true/veszelyes-aru-szallitas> (idézés dátuma:2016.04.20.)

jelölés megfelelően van elhelyezve, abban az esetben rakhatóak fel az áruk a szállító járműre.

Alapvető jelentőséggel bír a szállító járművön a rakomány megfelelő rögzítése és elhelyezése, különös tekintettel arra, hogy a járműről esetlegesen lehulló árudarabok, amelyek valamilyen veszélyes anyagot tartalmazhatnak, sérülésük révén ne okozhassanak súlyos károkat. Szabálysértést követ el az a személy, aki a ránháruló feladatokat a szállítás során nem a jogszabálynak megfelelően végzi el. Ilyen feladatok például a veszélyes áru ideiglenes tárolása, becsomagolása, ki- és berakodása, beleértve az áru töltését és ürítését is. Az ADR megállapodás betartására a felügyelő szervezet kifejezetten nagy figyelmet fordít. A veszélyes anyagok közötti szállítását végző járművek és szállítók ellenőrzését a 1/2002. (I.11.) számú Kormányrendeletben foglaltaknak megfelelően kell elvégezni.

5.7 Elektronikus Közútiáruforgalom-ellenőrző Rendszer⁴⁵

Az állam 2014. évi adótörvény módosítási csomagjában kiemelt szerepet tölt be az Elektronikus Közútiáruforgalom-ellenőrző Rendszer, melynek egyik fő célja a gazdaság „kifehértése”. A rendszer további céljai közé tartozik, hogy az árukat ténylegesen nyomon lehessen követni, valamint az árubeszerzések és értékesítések során képződő közterhek valóban meg legyenek fizetve. A rendszer biztosítja, hogy Magyarországon ne kerüljön forgalomba olyan termék, amely előzetesen nem lett bejelentve az adóhatóságához. A közutakat ellenőrző kamerarendszerek adatait a Nemzeti Adó- és Vámhivatal 2015. január 1.-től felhasználhatja ahhoz, hogy a vámhatósági ellenőrzésekhez szerezzen információkat. Ezen kamerarendszerek segítségével nyomon követhetőek a szállítmányok; a fuvarokhoz és szállítmányokhoz kapcsolódó adatokat összevetheti a NAV az EKÁER elektronikus felületen bejelentett adatokkal, hogy ellenőrizze a bejelentett adatok hitelességét. A rendszer által ellenőrizhetővé válik az Európai Unió bármely tagállamából Magyarországra illetve Magyarországról bármely EU tagállamba a termékek közötti fuvaroztatása illetve a közúti fuvaroztatással összefüggő adókötelezettségek megfizetése. A rendszer elősegíti a jogszabályokat betartó piaci szereplők pozíciójának erősödését, az áruforgalom átláthatóságát, az emberi egészségre ártalmas élelmiszerekkel kapcsolatos visszaélések visszaszorítását. Közúti áru fuvaroztatással járó tevékenységet csak az az adózó személy folytathat, aki

⁴⁵ A teljes fejezet forrása: [URL]: <https://ekaer.nav.gov.hu/> (idézés dátuma: 2016.04.20.)

rendelkezik EKÁER számmal. A rendelkezés akkor érvényes, ha útdíj fizetésre kötelezett gépjárművel a fent említett módon, azaz az EU-ból Magyarországra, vagy fordítva, illetve a belföldi forgalomban végzik a közúti fuvarozást, fuvaroztatást. A fent említett esetek bármelyikének fennállása kapcsán az adózók bejelentési kötelezettséggel tartoznak az állami adó- és vámhatóságnak az aktuális törvényi szabályozásban foglaltak szerint és a meghatározott adattartalommal.

Az állami adó- és vámhivatal nyilvántartásába veszi azokat a személyeket, akik a közúti áru fuvarozással járó tevékenységük folytatását bejelentik a hivatal számára. A hivatal a bejelentés alapján készít a fuvarozó, fuvaroztató részére egy úgynevezett EKÁER számot, amely 15 napig érvényes. A közúti áru fuvarozást végző vagy végeztető, fuvarozó vagy fuvaroztató a bejelentését az EKÁER elektronikus felületén tudja megtenni. A megkapott EKÁER számot az áru szállításában résztvevő személyek rendelkezésére kell bocsátani, ugyanis egy esetleges hatósági ellenőrzés során szükség lesz az azonosítóra. A NAV által meghatározott adatok egy része (termék tömege és értéke, a szállítást végző tehergépjármű rendszáma) a szállítási tevékenység befejezéséig módosítható, illetve a tevékenységet követő munkanapon is rögzíthető. A bejelentési kötelezettség elsősorban az eladót és a vevőt terheli. A NAV tájékoztatása szerint minden 3,5 tonna össztömegű vagy afeletti gépjárművel (vagy útdíj köteles gépjárművel) végzett közúti áruszállítási tevékenységre vonatkozik a bejelentési kötelezettség. Az EKÁER rendszerhez hozzáférése van (felhasználónév és jelszó igénylését követően) az adózó törvényes képviselőjének, meghatalmazottjának, aki az elektronikus felületen hozzáférést igényelhet azon másodlagos felhasználók számára, akik bejelentést tehetnek és módosíthatnak. Be kell jelenteni:

- a terméket a feladónak vagy a címzettnek, illetve a Közösségen belüli beszerzést valamint az egyéb célú behozatalt;
- az EU másik tagállamába történő értékesítést vagy egyéb célú kivitelt;
- ez első adóköteles értékesítést, amennyiben az nem végfelhasználó számára történik;
- a belföldi fordított adózású termékeket.

A bejelentési kötelezettség alól mentességet élveznek a segélyszállítmányok illetve a katasztrófhelyzet elhárításában résztvevő gépjárművek. Nem kell bejelentést tenni abban az esetben sem, ha a gyűjtőfuvar keretein belül végzett közúti áruszállításban az adott termék értéke vagy mennyisége nem haladja meg a törvényben előírt határt,

valamint a törvényben meghatározott jövedéki termékek szállítása során sem. Mentességet élvez a bejelentés alól az olyan kockázatos termék, melynek adózatlan ellenértéke nem haladja meg a 2 millió forintot vagy súlya a 2,5 tonnát. A bejelentési kötelezettség bizonyos esetekben kiterjedhet a nem útdíj köteles, azaz 3,5 tonna össztömegnél kisebb gépjárművekre, kockázatos termékekre vagy élelmiszerekre összeg- és súlyhatártól függően. A törvény szerint ezek határok a kockázatos élelmiszerek esetében 200 kilogramm vagy nettó 250 ezer forint, egyéb kockázatos termékeknél 500 kilogramm vagy nettó 1 millió forint. A Nemzetgazdasági Minisztériumi-rendelet mellékletben határozza meg a kockázattal bíró termékek körét. A Nemzeti Adó- és Vámhivatal szoros kapcsolatban működik együtt a Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatallal, ugyanis az EKÁER rendszer összehangoltan működik együtt az élelmiszerlánc-felügyeleti információs rendszerrel, a FELIR rendszerrel. A FELIR rendszer lényege, hogy a NÉBIH hatáskörébe tartozó élelmiszereket egyedi azonosítószámmal látja el, ami tartalmazza a cég és az első magyar tárolási hely adatait. 2015 február 1.-től a kockázatos termékek és élelmiszerek esetében nem elegendő a bejelentést megtenni, hanem biztosítékot is kell nyújtani, melyet a működés során folyamatosan biztosítani kell. Kivételt képez a Magyarországról az EU tagállamaiba történő kivitel. A biztosíték összege az EKÁER rendszerben rögzített termékek nettó értékének 15%-a, amely speciális esetekben ettől eltérhet. Amennyiben a FELIR rendszerben történő rögzítés során a szállítmány tulajdonságai miatt képződik EKÁER szám is, úgy ezeket az azonosítókat a fuvarozó vagy fuvaroztató rendelkezésére kell bocsátani, valamint felhívni a figyelmüket, hogy a generált azonosító 15 napig érvényes.

Az EKÁER rendszerben rögzítésre kerülő adatok:

- EKÁER szám,
- a feladó adatai (neve és adóazonosítója),
- a felrakodás pontos helye és címe,
- a címzett adatai (név és adóazonosítója),
- a lerakodás pontos helye és címe,
- kockázatos áru belföldi forgalmazása esetén a vállalkozás adatait (aki a lerakodás számára kijelölt cím jogos tulajdonosa), abban az esetben, ha a vállalat és a címzett nem ugyan az,

- EU-ból behozatal esetén a lerakodás és Magyarországról EU-ba történő kivitel esetén, a felrakodás megkezdésének bejelentése. (Telefonszám és e-mail cím megadása),
- EKÁER számhoz tartozó termékek:
 - általános megnevezése,
 - vámtarifa számának bejelentése,
 - bruttó tömege,
 - ha veszélyes áruk, akkor a veszélyességi bárca száma,
 - a termék cikkszama (adózói oldalon),
- Termék közúti áru fuvarozásának oka:
 - termék értékesítése, beszerzése,
 - bér munka,
 - egyéb ok.
- Termékbeszerzés vagy értékesítés esetén a termékhez tartozó adó nélküli ár, amennyiben az ár nem ismert, úgy az adó nélküli előállítási értéket kell rögzíteni,
- a fuvarozást vagy szállítást végző gépjármű rendszáma,
- Import és belföldi szállítás esetén, az átvételi pontra történő érkezés időpontját és a kirakodás időpontját kell megadni,
- Export esetében a gépjárműre való felrakodás kezdésének idejét kell megadni.

Nyilatkozattételre kötelezhető a termék feladója, címzettje és a termék fuvarozásában szereplő személyek.

A nyilatkozat tartalmazhatja:

- a szállított termék pontos megnevezését és mennyiségét,
- a szállítást végző eszköz megnevezését és rendszámát,
- a termék lerakodásának pontos címét,
- az EKÁER számot,
- az lerakodási ingatlan használatának jogcímét, amennyiben az ingatlan nem az általános adóalany telep-, szék-, vagy fióktelepe.

Az EKÁER számmal kapcsolatos jogsértések következményeket vonhatnak maguk után, melyek lehetnek:

- Hatósági zár,
- Mulasztási bírság (az áru értékének akár 40%-áig terjedhet),

- Lefoglalás.

6 Insourcing és Outsourcing

Insourcing alatt azt értjük, hogy a vállalat a saját eszközeivel és erőforrásaival valósítja meg a tevékenységeit. Outsourcing alatt azt értjük, amikor a vállalat bizonyos tevékenységeit kiszervezi más vállalatok számára. Az outsourcing szó az outside-resoure-using angol kifejezésből származik, melynek magyar megfelelői: a vállalkozásba adás, kiszervezés, kihelyezés. A gyakorlatban elmondható, hogy a vállalatok mindegyike igénybe vesz bizonyos szolgáltatásokat, melyeket akár outsourcing szolgáltatásoknak is tekinthetünk. Ilyen szolgáltatások lehetnek a postai szolgáltatások, a hulladékszállítás, takarítás stb. A vállalatok szempontjából a leggyakrabban a pénzügyi, logisztikai és informatikai folyamatok kerülnek kiszervezésre. A leggyakoribb oka a kiszervezésnek a költségcsökkentés, de gyakran a megfelelő és tapasztalt munkaerő hiánya indukálja a kiszervezés mellett való döntést. A multinacionális cégek és nagyvállalatok azért döntenek többségében a folyamataik kiszervezése mellett, mert szinte a lehetetlennel határosnak bizonyulhat az egész világon keresztül megszervezni a tevékenységükhöz köthető folyamatokat. A nem megfelelő infrastruktúra, vagy a magas építési, beruházási költségek hatására is történhetnek kiszervezések.

6.1 A logisztikai szolgáltatások előnyei és hátrányai

A logisztikai szolgáltatások igénybevételekor beszélhetünk arról, hogy az igénybevevő vállalkozás olyan szolgáltatást vesz igénybe, amely átvállalja a vállalat egy vagy több tevékenységének végrehajtását, működtetését. Az ily módon igénybevett szolgáltatások során a vállalat a szolgáltatásnak megfelelően kiadott folyamatait outsourcingolt folyamatoknak nevezhetjük. Míg az olyan folyamatokat, melyeket továbbra is a vállalat végez, insourcingnak nevezzük. A kiszervezés mellett szólhat, hogy a logisztikai szolgáltató cégek nagy tapasztalattal, megfelelően képzett munkaerővel, megfizethető áron, jól felszerelt járműparkkal, a megfelelő technológiával ellátott, frekvenciált helyen épített raktárakkal kínálják szolgáltatásaikat. Vállalkozói, vállalati oldalról elmondható, hogy a gyakori kiszervezések okai éppen a fent említett adottságok hiánya, esetlegesen a magas építési és üzemeltetési költség. A kiszervezés során az egyik leglényegesebb szempont eltekintve a materiális tényezőktől: a bizalom kérdése, amely egyben az egyik legnagyobb hátránya is a logisztikai szolgáltatásoknak. A vállalatok tarthatnak attól,

hogy a tevékenységükhöz köthető bizalmas információk a kiszervezés során illetéktelen kezekbe kerülnek, ezért a logisztikai szolgáltatók kiválasztásának egyik nagyon fontos szempontja lehet az adatkezelésre vonatkozóan, hogy milyen eljárásokkal védik a vállalat adatai és információt. A vállalatoknak gyakran nagyon fontos és nehéz döntést kell meghozniuk, ez a döntést nevezhetjük a „make or buy” dilemmának, azaz teremtsünk, gyártsunk, csináljuk vagy vegyünk. A korábban említett érvek tükrében kijelenthető, hogy a szolgáltatók érdeke, hogy a szolgáltatásaikat igénybe vegyék, ennek érdekében a szolgáltatásaikat magas szintű és szigorú biztonsági eljárásokkal, a szolgáltató specifikációjának megfelelően a legmagasabb színvonalon optimálisan kínálják ügyfeleik számára. Ez a szemlélet segítheti elő a vállalatok döntését, így napjainkra elmondható, hogy a kiszervezések egyre nagyobb teret nyertek és biztosították a jövő logisztikájának alappilléreit.

6.2 A logisztikai szolgáltatások jövője

A logisztikai szolgáltatók már napjainkra is, de várhatóan a jövőben is egyre jobban specifikálódnak adott tevékenységek elvégzésére. Ennek köszönhetően a vállalatoknak egy tevékenységi kört nem feltétlenül egy szolgáltató fogja végezni, hanem a tevékenység bonyolultságától, összetettségétől függően kettő vagy több szolgáltató is bevonható a kiszervezési folyamatba. Véleményem szerint a jövőben könnyen bekövetkezhet az, hogy lesznek olyan logisztikai szolgáltatók, melyek nem rendelkeznek saját fizikai, materiális eszközökkel, hanem csak saját szellemi eszközeiket, tudásukat fogják „áruba” bocsájtani. Ezek a szolgáltatók könnyen elképzelhetőek az 5PL-nek megfelelő szolgáltatóknak, akiknek alvállalkozóikként képzelhetőek majd el a 4PL és 3PL szerinti adott tevékenység elvégzésére szakosodott, specifikálódott szolgáltatók. Így a jövőben a vállalatok kiszervezett folyamatait, tevékenységeit egy logisztikai szolgáltató fogja felügyelni, koordinálni, alvállalkozóinak segítségével. Ennek a fejlődési, átalakulási és átszerveződési folyamatnak a során véleményem szerint megnőhetnek az igénybevett szolgáltatások költségei, amely ismételten felvetheti a kérdést, hogy még mindig meg fogja-e érni a vállalatoknak a kiszervezés, vagy visszanyúlnak a gyökerekhez és a korábban kiszervezett folyamataikat újra saját, insourcing folyamataikká szervezik vissza.

6.3 Logisztikai szolgáltatások igénybevétele

6.3.1 Szállítási szolgáltatás igénybevétele, gépjárműállomány fenntartása

Az egyik leggyakrabban igénybevett logisztikai szolgáltatás a szállítmányozáshoz köthető. A vállalatok többsége, amelyek nem döntenek a kiszervezés mellett, csak alkalmanként veszik igénybe a szállítási szolgáltatásokat. A vállalatok másik csoportjába tartoznak azok, akik rendszeresen igénybe veszik a szállítási szolgáltatást, azonban folyamaik felügyelete teljes mértékben a vállalat felügyelete alá tartozik. További két nagy csoportba bonthatóak a vállalatok, akik a kiszervezés mellett döntenek valamint azok, akik a tevékenységük során nem vesznek igénybe logisztikai szolgáltatásokat. Azon vállalatok melyek egyáltalán nem, vagy alkalmi gyakorisággal élnek a logisztikai szolgáltatásokkal, azoknak szükséges lehet saját gépjárműállományt fenntartani, esetlegesen a beszerzői vagy értékesítési oldalon szereplő vállalatok rendelkeznek gépjárműállománnyal. Az állomány fenntartása az esetek többségében nagy költséggel jár, hiszen a gépjárműveket folyamatosan szervizelni kell, adók és egyéb illetékek megfizetésének terhe mellett. Az állomány állagának megtartása érdekében előfordulhat, hogy garázsra, fedett beállóra, az állomány méretétől és egyéb tulajdonságainak függvényében akár külön telephelyre is szükség lehet. Véleményem szerint a saját gépjárműállomány fenntartása az esetek nagy többségében túl nagy költségekkel jár, ezért gazdaságosabbnak bizonyulhat, ha a vállalatok logisztikai szállítmányozási szolgáltatást vesznek igénybe a tevékenységükhöz köthető feladatok lebonyolítására.

6.3.2 Raktározási szolgáltatás igénybevétele, saját raktár fenntartása

A raktározásról elmondható, hogy szinte nem létezik olyan vállalat, amely ne rendelkezne saját raktárral. A vállalatok többsége a tevékenységét végző telephelyen tart fent raktárakat, de gyakran előfordul, hogy másik városban, országban tart fenn kisebb-nagyobb raktárlétesítményeket. A raktárak egyik legfőbb funkciója a vállalati tevékenységéhez köthető folyamatoknak az ellátása az alapanyagokkal, félkész- és késztermékekkel stb. A folyamatok akadálymentes és folyamatos működéséhez szinte elengedhetetlenek a kisebb nagyobb méretű raktárak, melyeket a tevékenységek gondtalan lebonyolítása érdekében fel kell szerelni a megfelelő anyagmozgató és tároló berendezésekkel illetve személyzettel. Hasonlóan a saját gépjárműállomány

fenntartásához a raktárak fenntartása is gyakran magas költségekkel jár. Magas lehet az építési és üzemeltetési költség, a megfelelően képzett munkaerő és a folyamatok végrehajtását elősegítő berendezések is komoly költségekkel járhatnak. Sok esetben azért nem tudnak a vállalatok raktárakat építeni, mert nem adottak a megfelelő méretű területek. A logisztikai szolgáltatók között már napjainkban is megtalálhatóak a kifejezetten raktározásra specializálódott szakszolgáltatók. A szakszolgáltatók magasan képzett munkaerővel, frekventált helyen épített létesítményekkel, megfelelő technikai és technológiai háttérrel állnak az ügyfelek rendelkezésére. A vállalatok profiljának megfelelően alkalmazzák a különböző raktározási elveket, ezáltal a vállalatok költségcsökkenést illetve bevétel-növekedést tapasztalhatnak. Véleményem szerint azon vállalatok, melyek nem rendelkeznek megfelelő méretű területtel, vagy a tevékenységükhöz köthető folyamataik folyamatos ellátottsága nem biztosítható raktárak vagy raktározási szolgáltatások igénybevétele nélkül, azoknak érdemes a kiszervezés mellett dönteni.

7 Javaslatétel a Traussnig Kft. logisztikai szolgáltatásainak javítására, bővítésére

A Traussnig Kft. logisztikai szolgáltató a nemzetközi és belföldi áruszállítást és a raktározási tárolóterületek bérbeadását kínálja ügyfelei számára. A magas színvonalú szolgáltatásnak köszönhetően mondhatni fix és egyre bővülő megbízói és alvállalkozói körrel rendelkezik. A 2008-as gazdasági válságot követően a megbízások száma csökkent, mára már elmondható, hogy normalizálódott a helyzet, köszönhetően az egyre javuló gazdasági helyzetnek. A vállalat megbízói között megtalálhatóak a kis-, közép-, és nagyvállalatok mind belföldi, mind nemzetközi szinten. A tapasztalatok azt mutatják, hogy évről évre növekszik a lebonyolított fuvarok száma. A vállalat nem rendelkezik saját gépjárműállománnyal, melyet véleményem szerint nem lenne érdemes létrehozni, a korábban említett magas üzemeltetési és fenntartási költségek miatt, a vállalat az alvállalkozó körének bővítésével tehetné lehetővé, hogy ne legyen szükség saját gépjárműállomány létrehozására. A saját gépjárműállomány létrehozása ellen szól még az a tény is, hogy a vállalat a kisvállalatok közé sorolható, ezért az állomány létrehozása olyan méretű beruházás lenne a vállalat számára, mely beruházás költségei csak hosszú idő után térülnének meg. A saját gépjármű állomány fenntartása nagy előnyökkel is járhat, ilyen előnyök lehetnek például, hogy nem szükséges minden lebonyolítandó fuvarra alvállalkozót keresni, a szállítások során a tehergépjárművek kihasználtságát könnyebben lehetne optimalizálni, a GPS nyomon-követhetőség minden esetben biztosított lehetne. Probléma lehet az is, hogy az alvállalkozók nem mindig biztosítanak megfelelő adatokat a vállalkozásukról, valótlan fuvaradatokat is közölhetnek, a GPS-nyomon-követhetőség beállításához sok adatra lehet szükség, gyakran előfordulhat, hogy nem időben teljesítik a fizetési kötelezettségeiket. Ezen problémák kiküszöbölhetővé válhatnának a saját gépjárműállomány felállításával. Az egyetlen lehetséges opciót az állomány felállítására jelenleg az anyacég részéről történő finanszírozásban látom.

A raktári tárolóterületek bérbeadása adja a vállalat árbevételének a legkisebb részét. A tárolóterületek bővítésével lehetne növelni az árbevételt, ezáltal hangsúlyosabbá válhatna a raktározási szolgáltatásnyújtás a vállalaton belül. A raktárbővítés előnyei között említhető, hogy a vállalati szolgáltatás szélesebb körűvé válhatna, a jelenlegi megbízó körön kívül lehetne újabb megbízói kört szerezni, növelné az árbevételt, az átrakodási szállítási feladatokat a vállalat a saját raktárában tudná tárolni nagyobb

mennyiségben, mint a jelenlegi. Hasonlóan a gépjárműállomány felállításához, ebben az esetben is ellenérvekként mondhatóak el azok a tények, melyek szerint a vállalkozás kisvállalkozás így a befektetés nagy költségekkel járna, melyek csak idővel térülnének meg, illetve magas építési és üzemeltetési költségekkel járna.

Mind a saját gépjárműállomány mind a saját raktár építés, bővítés tekintetében elmondható az, hogy több igényfelmérésre lenne szükség annak az érdekében, hogy közelítőleg fel tudja mérni a vállalat, hogy érdemes-e ilyen jellegű bővítésbe kezdeni. A finanszírozás tekintetében első körben az anyavállalatot látom potenciális támogatóként, hiszen a központ érdekét képzí az is, hogy a leányvállalatok is gazdaságosan, minél nagyobb profit elérése mellett működjenek.

Véleményem szerint a vállalat helyi szinten leginkább az emberi erőforrás növelésével és kisebb beruházások megvalósításával, a jelenlegi eszközpark fejlesztésével tudna fejlődni, bővülni. Szükséges lenne további fuvarszervezőket alkalmazni, melynek köszönhetően növekedhetne a fuvarmegbízások száma, ezáltal több alvállalkozót foglalkoztatna a cég, bővülne a megbízói kör, melyek összességében a vállalat árbevételét növelnék. A kisebb beruházások esetében a vállalat jelenlegi 1300m²-es raktárának bővítésére gondolok, melyben a vállalat jelenleg rakodólapos tömbtárolást végez. A tárolóterületen létre lehetne hozni egy vagy több állványrendszert, melyen meg lehetne valósítani a statikus rakodólapos tárolást, ezáltal nőne a helykihasználtság és a tárolótér befogadó képessége, kapacitása. A tárolt áruk kitárolása során könnyebben betartható a FIFO, LIFO és FEFO elv, hiszen az állványos tárolásnak köszönhetően jól átláthatóvá válik a rakodótér, így a szavatossági idővel rendelkező termékeket mindig megfelelően lehet kitárolni.

Az eszközpark fejlesztése során szükség lenne a számítógépek operációsrendszereinek frissítésére, esetleges cseréjére, így biztosítva a kártevő és adathalász szoftverek, vírusok elleni hatékony védelmet.

A raktározási folyamatokhoz szükség lenne egy kisebb és megfizethető raktárkezelő és irányító szoftverre, ezáltal biztosíthatóvá válhatna a betárolt és kitárolt áruk pontos azonosítása, mindig pontos adatokkal rendelkezni az aktuális készletekről. A program segítségével könnyen nyomon-követhetővé válna az, hogy az árukat mikor és hova szükséges továbbszállítani.

A vállalatnál töltött gyakorlatom során azt tapasztaltam, hogy a vállalat nem fordít nagy figyelmet a marketing és reklámtevékenységére. Javaslatom az lenne, hogy egy reklámstratégia létrehozását követően a közösségi oldalakon, fuvarbörze és

szállítványozási oldalakon, sajtóban adjon fel hirdetéseket és népszerűsítse a szolgáltatásait, ezáltal is elősegítve a megbízói és alvállalkozói kör bővítését. A meglévő megbízói és alvállalkozói körrel szorosabb marketingkapcsolat ápolását javaslom, melynek hatására bővülés várható. A kölcsönös népszerűsítés, reklámozás hatására növekedhet az elvállalt fuvarokon az árás, amely tovább növeli a vállalat árbevételét.

8 Összefoglalás

A logisztikai szolgáltatások hatalmas fejlődési folyamaton mentek keresztül az elmúlt években, évtizedekben. Nagy és kiaknázatlan potenciált látok mind a logisztikai iparágban, azon belül is a logisztikai szolgáltatások és szolgáltatók terén. Napjainkra a logisztika fogalomból teljesen egyedülálló iparaggá nőtte ki magát, köszönhetően a hatalmas fejlődési és folyamatos megújulási képességének. A jövőre való tekintettel úgy vélem, hogy a logisztikai szolgáltató szektor tovább fog bővülni, mind a nyújtott szolgáltatások mennyiségében és azok minőségében. A logisztika - bár hosszú múltra tekint vissza -, jelentős térhódítása az elmúlt évtizedekben történt meg. Az informatikához hasonlóan rohamosan fejlődött és a fejlődése a mai napig töretlen. Véleményem szerint a jövőben az egyik legnagyobb lehetőség a logisztika fejlődésében a különböző iparágakkal, ágazatokkal való szorosabb, mélyebb együttműködés lesz. Úgy gondolom, hogy az informatikai szektor rohamos fejlődése pozitív hatást gyakorol a logisztikai szektorra, a két szektor szorosabb és mélyebb együttműködése új távlatokat fog megnyitni a lehetőségek és innovációk területén.

A korábban említett szektorok fejlődése hívta létre a gazdaságinformatika, azon belül is a logisztikai informatikus képzést. A logisztikus, informatikus és közgazdász szakemberek önmagukban már nem tudták a fejlődés közben létrejövő új folyamatokat és az ezekkel jelentkező problémákat megoldani, így vált szükségessé az olyan szakember képzése, mint a gazdaságinformatikus. Tanulmányaim során azt tapasztaltam, hogy az oktatott tantárgyaink megismertetnek mindhárom szakma alapfogalmaival, elveivel, módszereivel és alapfolyamataival. A képzésünk ereje abban rejlik, hogy tanulmányaink befejeztével is megőrizzük, azt a képességet, hogy a szakmában tovább tudunk specializálódni. Ez a képesség garantálja a jövőben a biztos elhelyezkedési lehetőséget.

Szakedolgozatom aktualitását legfőképp az nyújtja, hogy az iparág továbbra is rengeteg kiaknázatlan lehetőséget rejt magában. Úgy gondolom, hogy a logisztikai szolgáltatások jóval tovább fognak fejlődni a jelenlegi formájukból és az eddigieknél még szélesebb körben fognak kínálni a különböző lehetőségeket és megoldásokat a már meglévő és a jövőben jelentkező kérdésekre, feladatokra és problémákra. Az áruszállítás, szállítmányozás és a raktározás fejlődésének egyik gócpontja lehet majd a logisztikai informatika, azon belül is az információáramlás hatékonyabbá és összetettebbé tétele.

Már tanulmányaim során is törekedtem arra, hogy a jövőbeni végzettségemnek megfelelően találjak magamnak munkát, így el tudtam érni azt, hogy a hallgatott tantárgyak által megszerzett elméleti tudást hatékonyan a gyakorlatba is át tudjam ültetni. Szakmai gyakorlati helyemet is ennek függvényében választottam, így esett a választásom a Traussnig Kft.-re, ahol lehetőségem nyílt arra, hogy megismerkedjek a kifejezetten logisztikai szolgáltatásokat, azon belül is a nemzetközi és belföldi közúti áruszállítási szolgáltatást nyújtó vállalat alapvető felépítésével. Szakedolgozatom témájaként a vállalat fő tevékenységi köréhez mérten a logisztikai szolgáltatások fejlődését választottam. A dolgozatban kiemelésre került a közúti nemzetközi és belföldi áruszállítás fogalmi, jogszabályi és szabványrendszere is.

Diplomamunkám első fejezetében a szakirodalmi áttekintést követően a Traussnig Kft. szerkezeti felépítését és a fuvarszervezési munkafolyamatait mutattam be. A folytatásban a vállalatnál végzett primer kutatásom során azt vizsgáltam, hogy milyen tényezők indukálhatták a szervezett fuvarok számának változásait, a gyűjtött statisztikai adatokat elemeztem, melyeket magyarországi és ausztriai adatokkal is összevettem.

Dolgozatom második fejezetében a logisztikai szolgáltatások, szolgáltatók és a közúti áru fuvarozás fogalmait definiáltam, majd a logisztikai szolgáltatások modelljeit ismerttettem a logisztikai szolgáltatók és a vállalatok között.

A harmadik raktározás, raktártípusok című fejezetben összefoglaltam a raktározási elveket és eszközöket, majd a negyedik fejezetben a közúti belföldi és nemzetközi áruszállítási szabványokat, jogszabályokat mutattam be.

Szakedolgozatom végén a vállalati logisztikai folyamatok kiszervezhetőségét, a logisztikai szolgáltatások lehetséges jövőjét, igénybevételét valamint előnyeit és hátrányait vizsgáltam. Végezetül javaslatot tettem a Traussnig Kft. logisztikai szolgáltatásainak javítására bővítésére. Javaslatot tettem az informatikai rendszer

fejlesztésére, megvizsgáltam a saját gépjárműállomány felállításának és a saját raktár bővítésének lehetséges előnyeit és hátrányait.

9 Irodalomjegyzék:

Nyomtatott tartalom:

Cselényi József – Illés Béla: Logisztikai Rendszerek I. Miskolc: Miskolci Egyetemi Kiadó, 2009

Cselényi József – Illés Béla: Anyagáramlási rendszerek tervezése és irányítása I. Miskolc: Miskolci Egyetemi Kiadó, 2006. ISBN 963-661-672-8

Gubán Ákos: Logisztika felvetések, példák, válaszok. Budapest: Saldo Kiadó, 2013. ISBN 978-963-638-452-4

Illés Béla – Elke Glistau – Norge I. Coello Machardo: Logisztika és Minőségmenedzsment. Miskolc, 2007. ISBN 978-963-87738-0-7

Prezenszki József: Logisztika I. (Bevezető fejezetek) (Tizenhetedik kiadás). Budapest: Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöktovábbképző Intézet Kiadó, 2009. ISBN 963-431-815-0

Prezenszki József: Logisztika II. (Módszerek, eljárások) (Hetedik kiadás változatlan utánnomás). Budapest: Logisztikai Fejlesztési Központ Kiadó, 2007. ISBN 963-03-6740-8

Szegedi Zoltán és Prezenszki József: Logisztika – Menedzsment (Negyedik, Átdolgozott, Bővített Kiadás). Budapest: Kossuth Kiadó, 2012. ISBN 978-963-09-6569-9

Elektronikus források:

A Traussnig Kft.:

Forrás: [URL]: <http://www.traussnig.hu/hu/Unternehmen/profil/>
(letöltés dátuma: 2016.04.05.)

Eurostat statisztikai adatbázis:

Forrás: [URL]: <http://ec.europa.eu/eurostat> (letöltés dátuma: 2016.05.16.)

Gubán Ákos: Anyagáramlási rendszerek 1 – vázlat

Forrás: [URL]: [http://moodle.uni-](http://moodle.uni-bge.hu/pluginfile.php/10513/mod_resource/content/1/Anyagaramlasi%20rendszerek%201%20v%C3%A1zlat.pdf)

[bge.hu/pluginfile.php/10513/mod_resource/content/1/Anyagaramlasi%20rendszerek%201%20v%C3%A1zlat.pdf](http://moodle.uni-bge.hu/pluginfile.php/10513/mod_resource/content/1/Anyagaramlasi%20rendszerek%201%20v%C3%A1zlat.pdf) (letöltés dátuma: 2016.04.30.)

Novák Nándor: Raktártípusok. Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet Kiadó, 2008

Forrás: [URL]:

http://www.kepzesevolucioja.hu/dmdocuments/4ap/17_0119_tartalomelem_007_munkaanyag_100331.pdf (Letöltés dátuma: 2016.04.30.)

Timocom fuvarlexikon:

Forrás: [URL]: <https://www.timocom.hu/?lexicon> (letöltés dátuma: 2016.04.05.)

Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete:

Forrás [URL]: <http://www.mkfe.hu/hu/szolgalatasokmenu/tir/szabalyozas.html> (letöltés dátuma (2016.04.15.)

Nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai megállapodás:

Forrás: [URL]: <https://aetr.hu/> (letöltés dátuma: 2016.04.16.)

Veszélyes áru szállítás és veszélyes áru szállítók (ADR) ellenőrzése:

Forrás [URL]: <https://www.nkh.gov.hu/web/kozuti-gepjarmu-kozlekedesi-hivatal/hir/-/hir/188307/true/veszelyes-aruzsallitas> (letöltés dátuma: 2016.04.20.)

Elektronikus Közúti Áruforgalom Ellenőrző Forrás: [URL]: <https://ekaer.nav.gov.hu/> (letöltés dátuma: 2016.04.20.)

10 Ábrajegyzék

1. ábra: A Traussnig Kft. főépülete.....	5
2. ábra: A vállalat szerkezeti felépítése	6
3. ábra: Megrendelés modul.....	7
4. ábra: Megbízás modul.....	7
5. ábra: A Traussnig Kft. fuvarjainak darabszáma típusonként és évenként összegezve	9
6. ábra: A Traussnig Kft. fuvarjainak darabszáma évenként	10
7. ábra: A Traussnig Kft. fuvarjai típusonként	10
8. ábra: A Traussnig Kft. Import fuvarjainak változásai	11
9. ábra: Magyarország áru és szolgáltatás importja millió euróban	11
10. ábra: Ausztria áru és szolgáltatás importja millió euróban.....	12
11. ábra: A Traussnig Kft. Export fuvarjainak változásai	12
12. ábra Magyarország áru és szolgáltatás exportja millió euróban	13
13. ábra Ausztria áru és szolgáltatás importja millió euróban	13
14. ábra: A Traussnig Kft. belföldi fuvarjainak változásai.....	14
15. ábra: A Traussnig Kft. 3. országos fuvarjainak változásai	15

11 Mellékletek

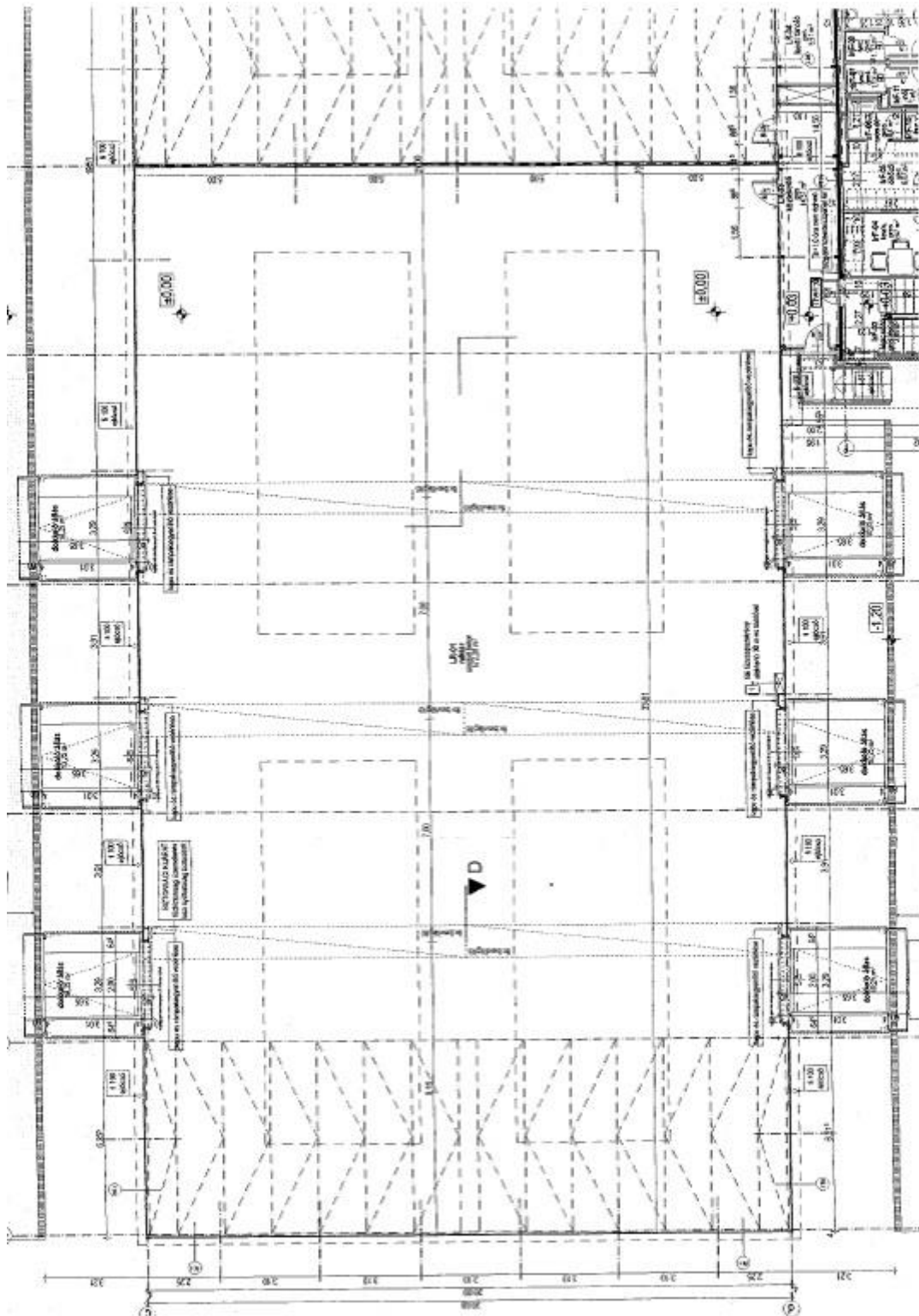
1. számú melléklet: Képek a Traussnig Kft. raktáráról
2. számú melléklet: A Traussnig Kft. raktári alaprajza
3. számú melléklet: Fuvarmegbízás
4. CMR fuvarlevél minta

1. számú melléklet: Képek a Traussnig Kft. raktáráról





2. számú melléklet: A Traussnig Kft. raktári alaprajza:



3. számú melléklet: Fuvarmegbízás:

TRAUSSNIG KFT
FUVAR UTCA 6.
8900 ZALAEGERSZEG, HUNGARIA
HU12854442

F U V A R M E G B Í Z Á S

POZ.SZ: 5/4/11/0215/
OLDAL:1

Címzett:

ZALAEGERSZEG, 2014.11.28

Gábor Perlaki
Tel: +36-92-599-130
Fax: +36-92-599-009
Mob: +36-30-5522-642
gperlaki@traussnig.hu

Telefonon történt megállapodásunkra hivatkozva megbízuk Önöket az alábbi fuvarfeladat végrehajtásával:

Felrakás helye (i)

Lerakás helye (i):

1. 
1,6LDM 4PALETTAHELY
DAP1705900 830 KG
2014.11.28

Traussnig Kft
8900 Zalaegerszeg
Fuvar utca 6.
2014.11.28

2. 
8,8LDM 22PALETTAHELY
DAP1705897 4556 KG
2014.11.28

Traussnig Kft
8900 Zalaegerszeg
Fuvar utca 6.
2014.11.28

Jármű típusa : ---
Kiviteli vám :
Beviteli vám :

Egyéb :

A FUVARDÍJ KIFIZETÉSÉNEK FELTÉTELE A FEL,-ÉS LERAKÁSI IDŐPONTOK
BETARTÁSA!
KAPOSVÁR-ZALAEGERSZEG

BELFÖLDI ALVÁLALKOZÓI FUVARDÍJ 45.000,00 HUF

45.000,00 HUF

Fizetési feltétel: 30 napon belül banki átutalással (#ZD#)

4. számú melléklet: CMR fuvarlevél minta:

G

0000000

1 Feladó (Név, cím, ország) Sender (Name, address, country) Absender (Name, Anschrift, Land)		NEMZETKÖZI FUVARLEVÉL INTERNATIONAL CONSIGNEMENT INTERNATIONALER FRACHTBRIEF A fuvarozásra eltérő megállapodás esetén is a Nemzetközi Árufuvarozási Egyezmény (CMR) rendelkezései az irányadók. This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)											
		16 Fuvarozó (Név, cím, ország) Carrier (Name, address, country) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)											
2 Átvevő (Név, cím, ország) Consignee (Name, address, country) Empfänger (Name, Anschrift, Land)		17 További fuvarozók (Név, cím, ország) Successive carriers (Name, address, country) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)											
		18 A fuvarozó fenntartásai és bejegyzései Carrier's reservations and observations Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer											
3 Az áru kiszolgáltatási helye (helység, ország) Place of delivery of the goods (Place, country) Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land)		4 Az áru átvételének helye és időpontja (helység, ország, időpont) Place and date of taking over of the goods (Place, country, date) Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)											
helység / place / Ort ország / country / Land		helység / place / Ort ország / country / Land időpont / date / Datum											
5 Mellékelt okmányok Beigefügte Dokumente		Annexed documents											
6 Jel és szám Marks and Nos Kennzeichen und Nummern		7 Darabszám Number of packages Anzahl der Packstücke		8 Csomagolás módja Method of packing Art der Verpackung		9 Áru megnevezése Name of the goods Bezeichnung des Gutes		10 Statisztikai szám Statistical number Statistiknummer		11 Bruttó súly (kg) Gross weight in kg Bruttogewicht in Kg		12 Térfogat (m³) Volume in m³ Umfang in m³	
Osztály Class		Szám Number		Betű Letter		Klasse, Ziffer, Buchstabe		ADR					
13 A feladó rendelkezései (Vám- és egyéb hivatalos kezelés) Sender's instructions (Customs and other formalities) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung)		19 Fizetendő To be paid by Zu zahlen vom											
Vámkezelés: a berakóhelyen		Feladó, Sender, Absender		Pénznem, Currency, Währung		Átvevő Consignee Empfänger							
14 Visszatérítés Reimbursement Rückerstattung		15 Fuvardíjfizetési rendelkezések Directions as to freight payment Frachtzahlungsanweisungen											
Bérmentve, freight paid, frei		Különleges megállapodások Special agreements Besondere Vereinbarungen											
Bérmentesítés nélkül, freight to be paid, unfrei		kilépvő határállomás/Grenzübergangsstelle											
21 Kiállítás helye, időpontja Established in Ausgefertigt in		am on		24 Az áru átvétele: Kelt Goods received: Date on Gut empfangen: Datum am									
22 A feladó aláírása és bélyegzője Signature and stamp of the sender Unterschrift und Stempel des Absenders		23 A fuvarozó aláírása és bélyegzője Signature and stamp of the carrier Unterschrift und Stempel des Frachtführers		Az átvevő aláírása és bélyegzője Signature and stamp of the consignee Unterschrift und Stempel des Empfängers									
25 Jármű Vehicle Fahrzeug		Rendszám Registration number Kennzeichen		Raksúly Useful load Nutzlast									

1-15 und 21+22 auszufüllen unter der Verantwortung des Absenders.

To be completed on the sender's own responsibility 1-15 including 21+22.

1-15 továbbá 21+22 rovatokat a feladó tölti ki saját felelősségére.

Veszélyes árukra az esetleges bizonylatokon kívül a rovar utolsó sorában berakó helyén az osztály, a szám és adott esetben a betű a rovar utolsó sorában

In case of dangerous goods mention, besides the possible certification on the last line of the column the particulars of the class, the number and the letter, if any.

Bei gefährlichen Gütern ist, ausser der eventuellen Bescheinigung, auf der letzten Linie der Rubrik anzugeben die Klasse, die Ziffer, gegebenenfalls der Buchstabe.

B. CMR. - Pátia Nyomda Zrt. - (Fsz.: 5-6562)





BGE

BUDAPESTI GAZDASÁGI EGYETEM
ALKALMZOTT TUDOMÁNYOK EGYETEME

GAZDÁLKODÁSI KAR ZALAEGERSZEG

SZERZŐI NYILATKOZAT

Alulírott, Aczél Bálint büntetőjogi felelősségem tudatában nyilatkozom, hogy a szakdolgozatomban foglalt tények és adatok a valóságnak megfelelnek, és az abban leírtak a saját, önálló munkám eredményei.

A szakdolgozatban felhasznált adatokat a szerzői jogvédelem figyelembevételével alkalmaztam.

Ezen szakdolgozat semmilyen része nem került felhasználásra korábban oktatási intézmény más képzésén diplomaszerzés során.

Zalaegerszeg, 2016.06.06.

Aczél Bálint sk.

hallgató aláírása

ÖSSZEFOGLALÁS

A logisztikai szolgáltatások (kiemelve a nemzetközi és belföldi áruszállítás) fejlődésének bemutatása a Traussnig Kft.-n keresztül

Aczél Bálint

Nappali, BA/BSc, Gazdaságinformatikus, Logisztikai informatikus

Szakmai gyakorlatomat a zalaegerszegi Traussnig Kft.-nél töltöttem, melynek fő profilja a nemzetközi és belföldi közúti áruszállítás, szállítmányozás és fuvarszervezés. A gyakorlatom során megismerkedhettem a kifejezetten logisztikai szolgáltatásokat nyújtó cég alapvető felépítésével, megismertem a vállalkozás folyamatait, mind logisztikai mind pénzügyi tekintetben. A szakdolgozatom témájául választott logisztikai szolgáltatások fejlődését időszerűnek és indokoltnak tartom, mert úgy vélem, hogy a jövő logisztikáját, a logisztika és az informatika kapcsolatát, folyamatait nagymértékben fogja meghatározni e szolgáltatások későbbi fejlődése. Dolgozatom elkészítésének egyik célja az volt, hogy a logisztikai szolgáltatások fejlődését bemutassam a vállalaton és annak fő tevékenységi körén keresztül. A másik célja pedig az volt, hogy javaslatot tegyek a vállalat logisztikai szolgáltatásainak javítására, bővítésére.

Szakdolgozatom első felében a Traussnig Kft bemutatását követően, ismertetem a vállalat szerkezeti felépítését és a fuvarszervezési folyamat menetét. Ezt követően a vállalatnál végzett kutatás során gyűjtött statisztikai adatokat elemzem, melyeket magyarországi és ausztriai adatokkal is összehasonlítok. Az elemzés során azt vizsgáltam, hogy milyen tényezők indukálták a vállalat által szervezett fuvarok számának változásait 2007-től 2015-ig. A második fejezetben a logisztikai szolgáltatások alapfogalmait valamint a szolgáltatók és a vállalatok közti modelleket ismertetem. A következő fejezetben mutatom be a raktározási folyamatot követően a

raktározási elveket és eszközöket sorolom fel. Az ötödik fejezetben ismertetem a közúti áru fuvarozás jellemzőit és jogi szabályozását, bemutatásra kerül a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződés (CMR) és a nemzetközi vámegyezmény (TIR), továbbá a nemzetközi és belföldi személy és áruszállításban résztvevő gépkocsivezetők munkafeltételeit szabályozó AETR megállapodás. A fejezetben ismertetem még a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló ADR megállapodást valamint az Elektronikus Közúti Áruforgalom Ellenőrző Rendszert (EKÁER). A dolgozat végén a vállalati folyamatok kiszervezhetőségét, majd a logisztikai szolgáltatások jövőjét, igénybevehetőségét valamint előnyeit és hátrányait vizsgáltam. Dolgozatom zárása képen a vállalatnál végzett szakmai gyakorlatom, korábbi munkáim és a tanulmányaim során gyűjtött tapasztalatok alapján javaslatot tettem a vállalat logisztikai szolgáltatásainak javítására, bővülésére. Megvizsgáltam a saját gépjárműállomány felállításának illetve a raktár bővítésének lehetőségeit, javaslatot tettem az informatikai rendszer és a marketingtevékenység fejlesztésére. A javaslat tétel célja az volt, hogy a vállalat magasabb színvonalon tudja szolgáltatásait kínálni a nagyobb árbevétel elérése mellett.