

**BUDAPESTI GAZDASÁGI EGYETEM  
GAZDÁLKODÁSI KAR ZALAEGERSZEG**

# **ZÁRÓDOLGOZAT**

**Pálfi Dániel**

**Nemzetközi gazdálkodás**

**Nemzetközi szállítmányozás és logisztika**

**2017**

**NYILATKOZAT**

a szakdolgozat digitális formátumának benyújtásáról

A hallgató neve: Pálfi Dániel

Szak/szakirány: Nemzetközi gazdálkodás/Nemzetközi szállítmányozás és logisztika szakirány

Neptun kód: MPXUUD  
2017

\* A szakdolgozat megvédésének dátuma (év):

A szakdolgozat címe: Az élőállat szállítás speciális szabályai

Belső (operatív) konzulens neve: Nagyné Halász Zsuzsanna

Külső (szakmai) konzulens neve: Komjáthi Norbert

Legalább 5 kulcsszó a dolgozat tartalmára vonatkozóan:

Benyújtott szakdolgozatom **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 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 digitális adatállománya mindenben eleget tesz a vonatkozó és hatályos intézményi előírásoknak, tartalma megegyezik nyomtatott formában benyújtott szakdolgozatommal.

Dátum: 2017.06.12.

  
 .....  
 hallgató aláírása
**A digitális szakdolgozat könyvtári benyújtását és átvételét igazolom.**

Dátum: 2017 JÚN 12.....

  
 .....  
 könyvtári munkatárs

Budapesti Gazdasági Egyetem  
 Gazdálkodási Kar Zalaegerszeg  
 Könyvtár P.H.  
 8900 Zalaegerszeg  
 Gasparich u. 18/a  
 Adószám: 15329822-2-41

*Pálfi Dániel*

*Beszámoló a szakmai gyakorlatról*

*Nemzetközi gazdálkodás*

*Nemzetközi szállítmányozás és logisztika szakirány*

*2017*

## **Tartalomjegyzék**

<b>1. Bevezetés .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Gyakorlati napló heti bontásban .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Gyakorlat során elvégzett feladatok .....</b>	<b>10</b>

## 1. Bevezetés

Beszámolómat a cég részletes bemutatásával kívánom kezdeni, ahol a 14 hetes szakmai gyakorlatomat töltöttem.

Az 1999-ben alapított Agrospeed Hungary Kft., egy közúti áruszállítással foglalkozó cég, fő tevékenységük a közúti élőállat szállítás mind belföldi, mind nemzetközi szinten. A korlátolt felelősségű társaságként működő, kisebb méretű vállalkozás nagykanizsai telephellyel rendelkezik. Megjegyezném, hogy ebben az ágazatban Magyarországon nem jellemzőek a nagyobb méretű szolgáltató cégek úgy, mint például a darabáru szállításban.

Földrajzi elhelyezkedése fuvarozási szempontból kedvező, tekintettel a határátkelők, illetve az M7-es autópálya közelsége, valamint a régióban elhelyezkedő sertés telepek miatt.

Kiegészítő működését, valamint piaci stabilitását korszerű járműparkjának, széles körű kapcsolati rendszerének, valamint magas színvonalon nyújtott szolgáltatásainak köszönheti. Szervezeti felépítése két részre bomlik: rendelkezik egy telephellyel, ahol a műszaki folyamatok zajlanak, illetve ez a kiindulási helye az élőállat szállítására felszerelt 10 db szerelvénynek, melyek a cég tulajdonában vannak. Emellett egy irodával, ahol a fuvarszervezés, kapcsolattartás, pénzügyek, valamint vezetői döntések történnek.



*A telephely, valamint az iroda elhelyezkedése Nagykanizsa városában.*

További számszerű adatok a cégről: a jegyzett tőke 45 000 000Ft, a munkavállalók száma 21 fő. A vezető tisztségviselő Kiss Tamás, ügyvezető.

A cég 100% magyar tulajdonban van. A cég fejlődését röviden a következő sorokban foglalnám össze.

A kezdetekkor a megbízások jelentős részét egy-két nagyobb cég tette ki, kisebb részben ennek is köszönhető az a fejlődés, amit a vállalkozás az évek alatt elért. Az idő múlásával és a cég fejlődésével egyre több kapcsolatra, valamint állandó, illetve időszakos megbízóra tettek szert. Ezek nagyrészt Nyugat-Európában, ezen belül például Németországban honosak. Jelentős még a belföldről, illetve a környező országokból érkező

megbízás, ilyen például Románia, vagy Ausztria. Az Európai Unió kívülre történő szállítások is szerepelnek azon lehetőségek között, melyet a vállalkozás teljesíteni tud. Így például nem ritka a Szerbiába, Törökországba, Moldovába történő fuvar sem. Ezek alkalmával a vámkezelés is megoldott, ilyen esetekben egy külföldi expedíció közreműködésével. Szakmai gyakorlatom közepén egyre több és sokszínűbb megbízás érkezett felénk. Megrendelés történt például még Lengyelországból, Ukrajnából és montenegrói fuvar is megvalósult.

Megbízások más élőállat fuvarozó cégek által is kerülhetnek a céghez partneri viszonyuk miatt. Nem ritka az, hogy egy-egy nagyobb vállalat sem rendelkezik már elég kapacitással, ilyen esetekben a megbízást kiadják, azaz ilyenkor a cég alvállalkozóként dolgozik. Ugyanez megtörténhet úgy is, hogy ők adják ki másnak a megrendelést, melyet már nem tudnak elvállalni.

Fontos kiemelni azt, hogy ebben a kategóriában nem állandó jellegű körfuvarok zajlanak, nincsenek napi szintű rakodások így ez kissé nagyobb kihívást jelent szakmailag, hisz például az üzemanyag költségekkel jobban kell gazdálkodni. Mégis megoldható viszont a gyűjtőfuvarozás, amely általában egy azonos megrendelő nevében, de eltérő, egy országon belüli helyekről valósul meg.

A kapcsolatok ápolására, valamint fenntartására nagy hangsúlyt fektetnek az itt tevékenykedők.

Eddig tanult elméleti tapasztalataim alapján a vállalkozás megvalósítja mindazt, ami egy ilyesfajta szolgáltatótól elvárható. Magas színvonalú vevőkiszolgálás, tekintettel például a gyors kiszolgálásra. Emellett folyamatos, rugalmas igazodás a megrendelők igényeihez. Rendszerszemléletben történő munkavégzés, valamint magas szintű, gyors problémamegoldás.

A továbbiakban feladataimat mutatnám be, először heti bontásban.

## **2. Gyakorlati napló heti bontásban**

### ***1. hét***

Február 6-10.

Első gyakorlati napomon első feladatom az élőállat szállításra vonatkozó 2005/1/EK rendelet részletes áttekintése volt. Ezután konzulensem segítségével a rendelet két legfontosabb elemét emeltük ki, majd beszéltük át. Átnézhettem a menetleveleket, a csatolt hatósági állatorvosi engedélyt is. Átnéztem a heti fuvarokat, azok felrakó és lerakó helyeit, útvonalait. Megismertem az útdíj fizetési eszközöket. Európai térképen végignéztem az állatok pihentető helyeit, illetve a mosókat, amely minden fuvar után kötelező. Megtudtam az egyes országok élőállat fuvarozásra vonatkozó feltételeit, melyik országban milyen korlátozások vannak érvényben. Átnéztük, milyen állatfajnak milyen félpótkocsi szükséges az állatok gondtalan utazásához. Megtudtam, milyen felszerelés szükséges egy-egy úthoz. Üzemanyag megtakarítások számolásának megismerése. Secret Control nevű program megtekintése, amellyel a kamionok nyomon követhetőek. Sofőrök külföldön töltött napjainak számolása. Ez volt az első önálló munkám. A behajtási korlátozások átnézése Európa egyes országaiban.

A francia, osztrák, német, holland minimálbérek bevezetésének átbeszélése, milyen hatással van a fuvarozókra. Francia, Német, Osztrák, Holland minimálbérrel kapcsolatos dokumentumok kitöltése. Francia minimálbérre vonatkozó Move Expert- Loi Macron megismerése, amely a francia minimálbér betartására szolgál.

Franciaországi minimálbérek bejelentéséhez szükséges okmányok összegyűjtése, kitöltése. Asszisztensi adminisztrációs munka végzése. Kamionok nyomon követését szolgáló berendezések átnézése. A munkavállalók bérének számításához szükséges munkával töltött napok összeszámolása. Menetlevelek ellenőrzése, összes megtett kilométer számolása. Autópálya díjak, tankolások ellenőrzése. HU-GO-n keresztül történő viszonylati jegy vásárlása.

### ***2. hét***

Február 13-17.

A cég számára szükséges hőmérsékleti adatok letöltése a Webflotta.hu-ról hosszabb időre visszamenőleg. FloMon nevű program megismerése. Ezek együttes használatával történt meg a hőmérséklet, illetve a GPS adatok lekérése.

Excel táblázatok készítése. Menetlevelek összehasonlítása az így kapott adatokkal. GPS koordináták letöltése, majd rögzítése. Az Excel táblázatok formázása, áttekinthetőbbé tétele.

### **3. hét**

Február 20-24.

E-mailben kért árajánlatok megadása. A fuvarok útvonalának tervezése a meglévő adatok alapján, megadott lerakó és felrakó felhasználásával, az XXL 2017 Európa nevű programmal. Ezt követően az autópálya díjak leolvasása, majd a fuvardíj kiszámolása.

A cég telephelyének megismerése, mely az irodától külön áll. A fuvarszközök parkolására, valamint szervizelésére, mosására szolgál.

### **4. hét**

Február 27-Március 3.

Két új vontató okmányainak scannelése, majd tárolása.

Egy fuvar összes okmányának összeállítása. Menetlevél megírása, amely tartalmazza a felrakót, a lerakót, a fuvaroztató cég nevét, a sofőrök nevét. Ezen kívül még a vontató, a pótkocsi rendszámát, valamint egyéb adatokat a sofőrök számára. A fuvar indításához szükséges volt még egy CMR-t, csatolni, amely a sofőröknek szükséges, ezt ők töltik ki. Valamint egy másolatot az adott hónapra vonatkozó európai közúti korlátozásokról.

Üzemanyag tankolási számlák rendszerezése.

Csehországból irányuló fuvarhoz tartozó, már meglévő okmányok scanelése, majd vissza küldése a szükséges helyre. Tacho Safe nevű program megismerése, mellyel a tachográf adatok olvashatók ki, nézhetőek vissza.

### **5. hét**

Március 6-10.

Indulásokhoz szükséges dokumentumok összeállítása, ezúttal már nem csak egy fuvarhoz. Menetlevelek kitöltése a szükséges adatokkal. A1-es nyomtatványok, CMR csatolása.

Hatósági állatorvos által igényelt hőmérséklet és GPS adatok rendszerezése, majd visszaküldése. Holland cég által igényelt eredeti útvonalterv postázása. Ehhez szükséges boríték címzése.

### **6. hét**

Március 13-17.



Az eladott kamionokból kisserelt GO-BOX-ok (útdíj fizetésére használhatóak) vissza postázása a gyártónak. Ezek becsomagolása, majd megcímzése. Menetlevelek kitöltése.

### **7. hét**

Március 20-24.

A hatósági állatorvos által visszaküldésre kért útvonaltervek bescannelése, rögzítése. Ezután E-mailben, vagy postán történő elküldés. A heti fuvarfeladatokhoz szükséges menetlevelek kitöltése, az Európai Unió belüli fuvarokhoz 4 oldalas, a kívül esőkhöz 8 oldalas CMR csatolása.

### **8. hét**

Március 27-31.

Visszakapott menetleveleken a tankolások mennyiségének, megtett kilométerek ellenőrzése. Menetlevelek kitöltése. A következő hónapra vonatkozó európai közúti korlátozásokról szóló információk nyomtatása, másolása, majd a menetlevelekhez csatolása, tájékoztatóként a gépkocsivezetőknek.

### **9. hét**

Április 3-7.

Tankolási számlák ellenőrzése, összeg, mennyiség szerint. GPS és hőmérséklet adatok letöltése, rendszerezése, formázása. Ezután visszaküldés a szükséges országok hatósági állatorvosainak. A fuvarokhoz tartozó menetlevelek szükséges részeinek kitöltése.

### **10. hét**

Április 10-14.

A Webflotta és FloMon nevű program, valamint az Excel segítségével a hőmérséklet adatok letöltése, rendszerezése, átláthatóvá tétele.

### **11. hét**

Április 17-21.

A korábban említett hőmérséklet adatok rendszerezése mellé a GPS adatok letöltése, csatolása. Az összesített adatok elküldése E-mailben a hatósági állatorvos számára.

**12. hét**

Április 24-28

Az európai korlátozásokat tartalmazó hivatalos információk letöltése, nyomtatása. Ezekből minden gépjárművezető kap egy példányt, az adott hónapra vonatkozóan. Heti fuvarok megtekintése, ezek alapján a menetlevelek kitöltése.

**13. hét**

Május 2-5.

Fuvardíj számolás, ez alapján árajánlat adás a megrendelőnek. Menetlevelek kitöltése, CMR csatolása. Útvonaltervek scannelése, visszaküldése E-mailben.

**14. hét**

Május 8-12.

Üzemanyag tankolások mennyiségének ellenőrzése. Az igénybe vehető töltőállomások áttekintése. Fuvardíj számolása a meglévő adatok alapján. A heti fuvarokhoz szükséges menetlevelek elkészítése.

### 3. Gyakorlat során elvégzett feladatok

Szakmai gyakorlati beszámolóim utolsó részében három legfontosabb feladatom kerül részletes bemutatásra.

#### *Helyi minimálbéres dokumentumok kitöltése:*

Ez volt az első feladat, amelyet a gyakorlat alatt a konzulensemtől kaptam. Ennek elvégzése nagyon fontos volt, mivel e dokumentumok hiánya akár több száz ezres bírságot is vonhat maga után a cég javára.

A feladat teljesítésének leírása előtt röviden összefoglalva a helyi minimálbérek bejelentésének lényege a következő: Tekintettel arra, hogy EU övezetről van szó, így az áruk, szolgáltatások, tőke, munkaerő áramlása szabadon, korlátozás nélkül történik. Eddig ez a fuvarozásban is így történt, viszont az elmúlt körülbelül két évben egy német kezdeményezés hatására kissé megváltoztak a dolgok ebben a tekintetben. 2015 elejétől Németországban óránként 8,5€-ra, azaz az eddigi duplájára növelték a minimálbért. A fuvarozásban ez már az országba való belépéstől megvalósul, függetlenül attól, melyik országban honos a cég, valamint a gépkocsivezető. Ennek oka az lehet, hogy a kelet-európai fuvarozók versenyképesebbek a nyugat-európaiakkal szemben, mivel alacsonyabbak a bérek, így alacsonyabb fuvardíjakat képesek kiszabni, azaz piacvédelmi szerepet tölt be részben. Azért jelent ez nehézséget a közép, illetve kelet-európai fuvarozóknak, mert nem csak az adminisztráció bonyolult, emiatt könnyen találhatnak kifogást a hatóságok egy-egy ellenőrzés alkalmával, hanem az adminisztrációs költségeket is tartalmaz. A megnövekedett bérigények is problémákat vethetnek fel. A kisebb cégek számára ezek a fennmaradást is kockáztathatják.

Németország után több nyugat-európai ország is bevezette ezt, például Franciaország. Ezen kívül még Olaszország, viszont ők más formában tették meg ezt. Náluk nincs érvényben az, hogy már az országba lépéstől kötelezve vannak a helyi minimálbérek megfizetésére. Ebben az esetben csak akkor kötelezik rá a fuvarozó cégeket, ha kabotázs fuvart végeznek. Ennek lényege, hogy az országon belül, belföldön van a felrakó és a lerakó is. Ausztria, illetve Hollandia is bevezette ezt a rendelkezést német mintára, valamint 2017 áprilisában Belgium is jelezte szándékát. Az idő múlásával pedig valószínűleg további országok csatlakoznak a kezdeményezéshez, nagyban megváltoztatva ezzel az Unión belüli fuvarozást.

Magyarország számára az ausztriai minimálbér megfizetési kötelezettség volt az egyik legjelentősebb, hisz hazánkból ez az ország szinte kikerülhetetlen. A szabályozás itt a következőképpen alakul: január 1-től az Ausztriába belépő gépkocsivezetőknek kategóriától függően 1500€ körüli munkabért kell igazolniuk. Az intézkedés arra a vállalkozásra vonatkozik, melynek járműve árut rak le, vagy árut vesz fel, illetve személyszállításban utast vesz fel és tesz le Ausztria területén. A sofört még az előtt be kell jelenteni, hogy a jármű belépne az ország területére. A bejelentés részben a ZKO3 formanyomtatványon történik.

Feladatom tehát ausztriai helyi minimálbéres dokumentumok adminisztrációjának, ennek a részével kezdődött. A nyomtatvány egy több pontból álló, részletes adatlap. 7 fő pontból áll össze, valamint több alpontból. A fő pontok közé tartozik például a munkaadó adatai, munkaadó külső képviselőjére illetékes személy, a kontakt személy, a megbízó, a teljes ausztriai kiküldetés időtartama, az ausztriai foglalkoztatás helye. A bejelentő dokumentumok és a bérezési dokumentumok kötelező rendelkezésre állásának adatai a LSD-GB 19. § 3. bek. 9. pont szerint. Ezt elektronikus úton kellett kitöltenem.

A bejelentés másik részének kitöltése már kézzel történt. Egy nyomtatványt kaptam, pontosan annyit, ahány sofőr jelenleg munkát végez a cégnél. Ezek nem Ausztriába kerültek, hanem egy megyei hivatalba kellett postázni, ahonnan ők visszaküldték nyomtatott formában számunkra pár nappal később. A nyomtatvány tartalmazta egyrészt a cég adatokat, ezen belül például a címet, cégjegyzékszámot, elérhetőséget, a cég pontos tevékenységét, azt milyen áru fuvarozásával foglalkoznak. A másik része pedig a sofőrök adatait tartalmazta, amit egy összesített adatokat tartalmazó mappából kerestem ki. Szerepelnie kellett például a születési helyük, születési idejük, jelenlegi lakcímük, illetve elérhetőségük. Miután visszaküldték nyomtatott formában, a papírok a sofőrökhöz kerültek, mivel folyamatosan maguknál kellett tartaniuk. Erre azért volt szükség, mert az egyes ellenőrzések alkalmával ezeket is elkérhették.

Ez a feladat azért bizonyult hasznosnak számomra, mert hamar rávilágítást kaptam a fuvarozási terület egyik új nehézségére, valamint arra, melyek azok a lépések, melyek szükségesek ennek kezeléséhez.

### ***Hőmérséklet adatok rögzítése:***

Második, egyben egyik legjelentősebb és legtöbb időt igénybe vevő feladatom a meglévő hőmérséklet adatok rögzítése, rendszerezése volt. Ez egy több hetes feladat volt, melynél nagy adat mennyiségeket rögzítettem, illetve tettem átláthatóbbá.

Tekintettel arra, hogy a cég fő tevékenysége az élőállat szállítás, több az előírás és követelmény is velük szemben, mint egy általános közúti fuvarozóval. Az elsődleges minden esetben az állatok biztonsága, valamint a megfelelő körülmények biztosítása számukra. Ennek teljesítése érdekében elengedhetetlen a külön erre a célra felszerelt pótkocsik megléte. Ezeknek megfelelő szellőzést, valamint hőmérsékletet kell biztosítaniuk a rajtuk szállított állatok számára. Szigorú szabályozás is érvényben van ezzel kapcsolatban, a fuvarozás csak abban az esetben kezdhető meg, illetve vihető véghez, ha a pótkocsin minimum 5, illetve maximum 30 Celsius fok van. Ezekről az értékektől adott esetekben +/- pár fok eltérés a megengedett. Felmerül a kérdés, ezen adatok hogyan vizsgálhatóak, ellenőrizhetőek. Minden pótkocsiban több hőmérőnek is kell lennie, amelyek 10, vagy akár 1 perces idő intervallumonként is küldhetik az elektronikus adatokat a flottafigyelő alkalmazásnak. Az adatokat hosszú ideig őrizni kell, hiszen az adott megbízó, vagy hatósági állatorvos bármikor úgy dönthet, hogy szüksége van ezekre a hőmérsékletekre. Minden esetben tehát nem kéri el, viszont „szűrőpróba” szerűen bármelyik dátumhoz tartozó adatnak a rendelkezésükre kell állniuk. Ezeket kérhetik akár elektronikus úton, PDF formátumban, vagy pedig nyomtatott módon, postázva. Abban az esetben, ha szükségük van ezekre, nem csak a hőmérsékletekre van szükség, hanem arra is, hol volt abban az időpontban a kamion. Tehát minden hőmérsékletre tartozik egy-egy GPS adat is.

Eleinte segítséggel, majd önállóan kezdtem végezni a lekérdezéseket. Igénybe kellett vennem ehhez több hétre visszamenőleg a már kitöltött, visszakapott menetleveleket, amelyen megtaláltam azt, hány napos volt a fuvar, illetve melyik vontató teljesítette a feladatot. Ezeket rendszerezve találtam meg egy mappában, sorba rendezve. Minden fuvarhoz tartozott egy járatszám is.

Emellett két alkalmazásra volt szükségem. Az első a Webflotta nevű, ahonnan a percenkénti GPS koordinátákat kaptam meg, adott napra vonatkozóan, valamint magát a hőmérséklet adatokat kaptam akár egy, akár több napra, vagy egész időszakra vonatkozóan. Jelen esetben nekem a szállítás egész időtartamára vonatkozóan kellett lekérnem az adatbázisból. Ez a folyamat a következőképpen nézett ki: a Webflotta program webes felületére bejelentkezve több opció közül választhattam, a múltbeli adatok, a jelenbeliek, valamint az elemzések menüpontok között. Az elemzésekben volt megtalálható a hőmérséklet adat, valamint például a vezetési stílus figyelése is. Első lépésként

kiválasztottam a múltbeli adatokat, majd beállítottam, melyik kamionra van szükségem. Több oszlopnyi és sornyi adatot kaptam. Az oszlopok tetején a dátum volt például látható. A sorokban pedig időrendben lefelé haladva a percekhez egy másik oszlopban a GPS koordináta volt mellé rendelve. A második a Flomon nevű flotta követő rendszer, amely hasonló képen működött, mint a Webflotta. Itt is megkaptam többek között a GPS koordinátákat, emellett pedig még az FMS adatokat is. Itt is ugyanúgy ki kellett választanom a járművet, viszont itt nem egy-egy napot néztem, hanem egy teljes időszakot, ami az adott fuvar hossza volt. Ezt is Excelbe konvertálta a program, ez lett a dokumentum első oldala. Az alul található füleket egyesével elneveztem. Az első, a Flomon-os adatok a jármű rendszámát kapták névként. Ezután jöttek a Webflottával származó adatok, amelyek már Excel táblázatban voltak, viszont célszerű volt ide átmásolnom. Ennek a neve maga a napnak a dátuma lett, mikorról kértem az adatokat. Ebből akár 4-5 fül is lehetett, függően attól, hány napot vett igénybe a szállítás. Ezek balról jobbra növekvő sorrendbe követték egymást. A hőmérséklet adatokat, ahogy már említettem, szintén a Webflottáról kaptam. Ezt is letöltöttem, így kaptam egy Excelt, valamint különböző grafikonokat, kiértékeléseket, mikor esett, mikor nőtt a hőmérséklet. Erre viszont nem volt szükségem, mivel ezt az Excel fájl is tartalmazta. Többek között még azt is, mennyi volt a minimum, illetve a maximum hőmérséklet, valamint az átlaghőmérsékletet. A táblázat első oszlopában az időpontok voltak találhatóak, percenként beosztva, a következő négy oszlopban pedig a korábban említett négy hőmérőtől kapott adatok. Így tehát ez lett az utolsó oldal a fülek közül.

Azért volt szükség minden külön fájl bemásolására egy darab Excel dokumentumba, mert így átláthatóbb lett az egész azok számára, akik az ellenőrzést végzik. Miután már mindent bemásoltam, egyesével leellenőriztem a napokat, megfelelő dátumhoz, megfelelő adatok lettek-e rendelve. Ezen kívül még pár formázási dolgot hajtottam végre, az áttekinthetőség érdekében. Ilyen volt például a cellák mértének megnagyobbítása, hogy ne csak az év, hónap, nap, óra, hanem a perc és másodperc is látszódjanak.

Az elkészült dokumentumokat rendszereztem. Külön mappát csináltam minden hónapra, ide másoltam be az dokumentumokat, attól függően mikor történtek.

Úgy gondolom hasznos feladat volt számomra, mivel megtanultam használni ezt a két programot, illetve azoknak egyes funkcióit, emellett pedig igénybe vehettem az Excel tudásomat.

### *Útvonaltervek visszaküldése*

Harmadik releváns elvégzendő feladatom az útvonaltervek visszaküldése volt. Ezt a munkát csak hosszabb idő után bízták rám, hisz viszonylag nagy jelentőséggel bír ezen hivatalos dokumentumok eljuttatása a címzetteknek, akik ellenőrzés céljából kéri be. Ahogy egyik előző feladatomnak, a hőmérséklet adatok rögzítésének, úgy ennek is a fuvar teljesítése után történik az elkészítése.

Az 5 oldalas útvonaltervre abban az esetben van szükség, ha a szállítás időtartama meghaladja a 8 órás időtartamot. A dokumentum minden oldala más-más jelentőségű, illetve más adatokat tartalmaz. Az első két oldalt az állatorvos tölti ki, ezeken a fuvar előzetes adatai szerepelnek. Ilyenek például a dátum, az állatok darabszáma, az állatok traces száma, a gépkocsivezetők neve, valamint az adott telephely. Ez a két oldal az állatorvos aláírásával, valamint pecsétjével van ellátva. A harmadik oldaltól a sofőr folytatja a kitöltést. Ezen találhatóak a pótkocsi részletes adatai, ezen belül az, hogy hány m<sup>2</sup>, valamint a fuvarozó cégről információk. Tartalmazza az állatszállítási engedélyszámot, a sofőrök engedélyszámát. Emellett még egyéb adatok az állatokról, ilyen például, hogy hány darab kerül felrakásra, illetve van-e köztük szállításra nem alkalmas. Ennek lepecsételése és aláírása a lerakón történik a szállítmány átvétele után. A negyedik oldalon az útvonal részletes leírása található. Ez a következőképpen néz ki: Egy 7 oszlopos táblázat foglalja magába a szükséges információkat. Az első oszlop az érintett helységeket tartalmazza, ilyen például a felrakók, a határátkelők, a pihentető állomások, valamint a lerakók. Közvetlenül ezek mellett találhatóak több oszlopban az időszerű adatok, az érkezés év, hónap, nap, valamint óra pontosságra lebontva, ugyanígy az indulásnál is. Az utolsó oszlopban vannak azon megnevezések, melyek az első oszlophoz tartoznak. Ez jelöli a korábban említett települések „okát”, hogy miért kerültek feljegyzésre. Ezt az oldalt is a lerakón igazolják, emellett még a sofőrök írják alá. Az ötödik oldalon találhatóak az eltérések, az úgynevezett anomáliák. Ide tartozik az időbeli változás, illetve ha az előre meghatározott útvonaltól eltérés következik be. Ennek oka lehet többek között közlekedési dugó. Emellett még az állatok egészségével kapcsolatos eltérések, változások. Ilyen a szállítás során elpusztult, vagy megbetegedett állat. Közúti ellenőrzések során a hatóság erre az oldalra vezeti fel az információkat.

A fuvar megvalósulása és az útvonaltervek kézhez vétele után kezdetem el a feladatomat. A korábban említettek alapján a dokumentum már teljesen kitöltésre került. A teljesítést követően általában egy hónap az a határidő, amin belül vissza kell szolgáltatni ezeket a fuvaroztatónak. Első dolgom volt leellenőrizni az oldalakat. Ennek megtétele után az eredeti példány tárolásra került, mivel öt évig meg kell őrizni. Tekintettel arra, hogy ezek

általában külföldi címzettek, ezért legtöbb esetben E-mail-ben történik a visszaküldés. Kivétel ez alól Hollandia, ide minden esetben postázva kell eljuttatni. Miután egyesével leellenőriztem a rögzített adatokat, minden oldalt bescanneltem, minden 5 oldalas útvonalterv külön mappába került. Kiválasztottam az adott mappákat majd a megfelelő címzettek továbbítottam őket egyesével E-mailben. A holland példányokat először lemásoltam, majd egy kötegben borítékoltam. Ez után történt a címzés, majd a postázás. Előfordulhat az is, hogy ezek mellé még szűrőpróba szerűen bekérik a GPS és hőmérséklet adatokat is. Ezek megléte is az én feladatomból volt, ahogy korábban említettem. Ebben az esetben az E-mail-ben fájlként csatoltam, ha küldemény formában történt a továbbítás, akkor pedig nyomtatva kerültek az útvonaltervek mellé.

Ez a feladat azt szemléltette számomra, hogy ezen a területen nem csak a fő feladat megléte a legfontosabb, hanem a különböző egyéb feladatok elvégzése is elengedhetetlen.



*Pálfi Dániel*

*Nemzetközi gazdálkodás*

*Nemzetközi szállítmányozás és logisztika szakirány*

*Az élőállat szállítás speciális szabályai*

**2017**

## Tartalomjegyzék

1. Bevezetés .....	18
2. Fuvarozás típusai .....	19
2.1. Fuvarozás fogalma .....	19
2.2. Vízi árufuvarozás .....	19
2.3. Légi árufuvarozás.....	20
2.4. Vasúti árufuvarozás .....	20
2.5. Közúti árufuvarozás .....	21
3. Közúti árufuvarozás.....	22
3.1. Közúti infrastruktúra .....	22
3.2. Közúti árutovábbítás eszközei .....	23
3.3. Közúti árufuvarozás szabályozása .....	24
3.4. Vezetési idők .....	25
3.5. Speciális ágazatok .....	26
4. Élőállat szállítás.....	29
4.1. Feltételei .....	29
4.2. Élőállat szállítás okmányai .....	29
4.3. Felügyelő szervezetei, kapcsolódó hatóságok.....	30
4.4. Közúton szállítható állatok.....	31
4.5. Pihentetés.....	32
4.6. Élőállatok szállítására kialakított járművek ismérvei .....	33
4.7. Fuvartervezés az Agrosped Hungary Kft-nél .....	35
4.8. Az ágazat sikerességét meghatározó tényezők .....	36
5. Összefoglalás.....	37
6. Irodalomjegyzék.....	38

## 1. Bevezetés

Dolgozatom abból a célból született, hogy valós képet alkosson az áru fuvarozás jelenlegi helyzetéről, valamint szabályozásáról. Emellett betekintést nyújtson egy nem túl gyakori ágazat, az élőállat szállítás szigorú követelményeibe. Ezen belül az Európán belüli fuvarozásra, ahol rendkívül szigorú szabályok vannak érvényben.

Választásom szakmai gyakorlati helyem révén esett erre a témára. Az Agrosiped Hungary Kft. fő tevékenységi köre a közúti élőállat fuvarozás belföldi, illetve nemzetközi szinten. Ezáltal nem csak a magyar, hanem az Uniós szabályokat is megismerhettem. Ennek értelmében már a kezdetekkor eldöntöttem, hogy számomra ez a legkézenfekvőbb téma.

A cég az 1999-es megalapítása óta ezt a szolgáltatást nyújtja ügyfeleinek, a lehető legmagasabb színvonalon. Ez nagyban köszönhető saját tulajdonban lévő, korszerű járműveiknek, melyek megfelelnek a legszigorúbb környezetvédelmi besorolásnak. Emellett ügyfélközpontúságuknak, valamint rugalmasságuknak.

A vállalkozás szervezeti felépítését illetően két szintre osztható. Egymással azonos szinten található a fuvarszervezés, valamint a pénzügy, felettük áll az ügyvezető igazgató.

Dolgozatom a fuvarozás általános bemutatásával kezdem, melyben megjelenik mindaz a négy ágazat, mely napjainkban legfontosabb szerepet töltik be az árutovábbítás terén.

A harmadik fejezetben kitérek a témám egyik alapjául szolgáló részre, a közúti fuvarozásra. Ezt több szempont alapján mutatom be. Ezek között szerepelnek azok a tényezők, melyek a közúti árutovábbítás zavartalan, valamint biztonságos működéséhez elengedhetetlenek. Emellett bemutatásra kerülnek azon speciális ágazatok, melyek nem mindennapos kihívásokkal néznek szembe egy-egy fuvar végrehajtása közben.

Az ezt követő fejezetben kerül teljes lebontásra fő témám. Az ágazat általános bemutatása után a tevékenység végzésének feltételei, a működést felügyelő szervezetek, valamint a szükséges okmányok kerülnek részletezésre. Megemlítsre kerülnek még az ágazat sikerességét meghatározó tényezők, valamint az, hogyan zajlik egy fuvar teljes megtervezése az Agrosiped Hungary Kft.-nél. Ebben a bekezdésben az eddig tanult elméleti ismereteim mellett a gyakorlati tapasztalataimat, saját észrevételeimet is felhasználtam.

## **2. Fuvarozás típusai**

### **2.1. Fuvarozás fogalma**

„A fuvarozás a fuvarozási szerződés keretében megvalósuló árueljuttatási tevékenység, amelyben a fuvarozó fuvarozási díjban részesül, mivel más tulajdonában lévő küldeményt továbbít, és azt kiszolgáltatja a címzettnek.” (HORVÁTH A. – KARMAZIN GY.2014, 9.)

### **2.2. Vízi árufuvarozás**

A vízi árufuvarozás megfelelő intézkedések mellett hatékonyan eleget tud tenni mind korunk egyik fontos célkitűzésének, a környezetvédelemnek, mind pedig a fuvarozási igények lehető legteljesebb kielégítésének.

Számos kiemelhető előnye ellenére, mint a nagy járműkapacitás, az üzemanyag-takarékosság, nem lehet eltekinteni a hátrányai mellett. Ezek a környezeti, illetve időjárási tényezők, a lassú áru eljutási idő, valamint a többszöri átrakás a küldemény feladása és célba érkezése között.

Ezen ágazatot két fő alcsoportra lehet lebontani. Az egyik a folyami, a másik a tengeri árufuvarozás.

A folyami hajózás terén Európa kedvező helyzetben van. Több mint 15 vízi úttal rendelkezik, melyek nagy része bekapcsolódik, valamint kapcsolatot létesít nemzetközi tengeri kikötőkkel. Az ágazatban három hajózási módozat valósítható meg. Ezek az önjáró hajózás, a tolóhajózás és a vontatóhajózás.

Az tengeri hajózás a legnagyobb árutömegek mozgatásában vesz részt, nem csak a vízen történő árutovábbítás, hanem az összes ágazat közül. A konténer szállító hajók kapacitása körülbelül 50000 tonna, egyes tömegárukat fuvarozó járművek pedig akár több százezres fuvar kapacitásra is képesek. Három fő típus jelenik meg itt, a bérelt hajózás, a vonalhajózás, valamint a speciális hajózás. A belvízivel ellentétben itt nem annyira szűk a szállítóeszközök típusainak listája, tekintettel a nagyobb felület, valamint nagyobb távolságok adta lehetőségekre. Megtalálhatóak például darabárus hajók, konténerhajók, Ro-Ro hajók, valamint élő állatokat szállító hajók is. (NYAKASNÉ DR. T.J.2002)

### **2.3. Légi áru fuvarozás**

„A légi szállítás áruk repülőgépen történő szállítását jelenti”. (WWW.LOGISZTIKA.COM)  
Időrendileg ez ág alakult ki utoljára, közvetlenül a közúti fuvarozást követően. Nagyban hozzájárult a kereskedelem világméretűvé válásához, mivel nem csak az országok, hanem a földrészek közötti hatékony kapcsolatot is megteremtette. A tengeri hajózáshoz viszonyítva, amely már korábban részlegesen képes volt erre, sokkal rövidebb idő alatt volt megvalósítható. Ezt figyelembe véve például gyorsan romló árukat, gyógyszereket, valamint nagy értékű alkatrészeket továbbítanak ilyen úton. Eleinte ezeket a termékeket személyszállító gépekben szállították részrakományként, azonban az igények növekedésével megjelentek a légi fuvarozásra szakosodott társaságok. Ezek beruházásaikkal (raktárak) élénkítik az egyes repülőterek infrastruktúráját.

A tapasztalatok arra adtak ösztönzést a légitársaságoknak, hogy különböző egyezmények, illetve szervezetek létrehozására van szükség. Az egyezményeken belül található az Államközi egyezmények, amelybe tartozik többek között a Varsói Egyezmény is. A szervezetek közül pedig a IATA (International Air Transport Association) volt az, amely érintette a légi áru fuvarozást.

Jelenleg a légi áruszállításban olyan vállalatok töltenek be vezető szerepet, melyek mind a közúti, mind a vasúti fuvarozásban is piaci szereplők. Ezzel kiküszöbölve az ágazat egyik jelentős hátrányát, a nem megoldható háztól-házig szállítást. (WWW.LOGISZTIKA.COM); (NYAKASNÉ DR. T.J.2002)

### **2.4. Vasúti áru fuvarozás**

„A vasúti fuvarozás valamely áru vasúton történő szállítását jelenti.”  
(WWW.LOGISZTIKA.COM)

Európai szinten a vasúti fuvarozás hosszú múltra tekint vissza, hisz már az elmúlt században is jelentős áru mennyiségek lettek megmozgatva a vasúti pályákon. Ez az ágazat fontossági sorrendben talán közvetlenül a közúti áru fuvarozást követi, mivel számos előnnyel rendelkezik napjainkban is. Ezek között megemlíthető a nagy tömegű áruk gyors fuvarozása, illetve a viszonylag kedvező fuvardíj. Egyre kedvezőbb emellett a vasúti pályák kiépítettsége. Vezető szerepet viszont még így sem képes betölteni, annak ellenére, hogy jelentős fejlesztéseken ment keresztül. Ennek oka a még meglévő hátrányaiban keresendő. Ennél az ágazatnál sem megoldható teljesen a háztól-házig szállítás, mely jelentős idővesztéseket okoz, valamint kis távolságokon nem gazdaságos az igénybevétele.

Itt is különböző egyezményekkel törekedtek a fuvarozás zavartalan működésének megvalósulására. Az áru fuvarozást érintő, egyik legjelentősebb közülük a CIM (Convention Internationale concernant le transport des Marchandises). Ez szabályozza például a résztvevő vasutak felelősségét különböző helyzetekben, továbbá a fuvarozási szerződés feltételeit szabványosítja. (NYAKASNÉ DR. T.J.2001)

## **2.5. Közúti áru fuvarozás**

„A közúti fuvarozás az áruk közúton, gépjárművön történő szállítását jelenti.”  
(WWW.LOGISZTIKA.COM)

Két fő csoportját különböztetjük meg. Egyik a díj ellenében végzett közúti fuvarozás, a másik pedig a saját számlás. Ebben az esetben saját áru kerül továbbításra.

Az ágazaton belül még megkülönböztethetünk belföldi, illetve nemzetközi forgalmat. Ennek egyik oka, hogy a külföldi szabályozások miatt a kevésbé korszerű járművek nem, vagy csak jóval magasabb díjak ellenében léphetnek az országba, illetve tevékenykedhetnek ott. A közúti árutovábbítás rendelkezik a legtöbb előnnyel, viszont több hátránya is van. Az előbbiek közül ide sorolható a gyorsaság, rugalmasság, könnyen alkalmazkodik a vevői igényeknek. Itt teljes mértékben megoldható a háztól-házig szállítás, illetve általában nincs szükség átrakásra, így csökken a sérülés kockázata is. Hátrányai közül megemlítendő a környezetszennyezés, amely itt a legmagasabb mind közül. A gépjárművezetők vezetési idejét komoly előírások szabályozzák, emellett pedig az utak az utóbbi időkben kezdenek túlszűfoltak lenni.

Mivel a cég, melyet ismertettem dolgozatom bevezetésében közúti áru fuvarozással foglalkozik, így ezt az ágazatot mutatom be részletesen a következő fejezetben. (NYAKASNÉ DR. T.J.2002)

### **3. Közúti árufuvarozás**

#### **3.1. Közúti infrastruktúra**

„A közlekedési infrastruktúra közúti, belvízi és vasúti közlekedés esetében mindazon út és rögzített létesítmény, amelyek a forgalom folyamatosságához és biztonságához szükségesek.” (HORVÁTH A. – KARMAZIN GY.2014)

Tekintettel arra, hogy a közúti fuvarozás napjaink legsikeresebb, valamint legnagyobb mértékben igénybevett árutovábbítási ágazata, így elengedhetetlen a megfelelő infrastruktúra. Ezt már a kezdetekkor felismerték, így azóta is folyamatos bővítések, korszerűsítések zajlanak.

A fuvarozás során a közúti fuvarszközök szinte kivétel a nélkül közforgalmú utak adta lehetőségeket használják ki. Ide sorolhatóak a gyorsforgalmú utak, a főutak, illetve a mellékutak. Országunkban a közúti közlekedési hálózat sugaras szerkezetű. Az országos közúthálózat hossza 2007-ben 164539 km, míg 2017-ben 199212km. (www.kozut.hu); (DR.MOLNÁR É. – DR. BOKOR Z.2005);(WWW.KSH.HU)

Fontos megjegyezni azokat az tényezőket, amelyek a közúti pálya terhelhetőségét alkotják. Ezek az össztömegterhelés, valamint a tengelyterhelés. Ennek fontossága abban rejlik, hogy a maximális megengedett össztömeg felett a fuvarozók csak díj fizetése ellenében, akár csak kijelölt útvonalon végezhetik tevékenységüket. Ez nagy idővesztést jelenthet, melyek késéhez vezetnek, ezzel romolhat a nyújtott szolgáltatás minősége. Magyarországon a legnagyobb össztömeg 40 tonna lehet. Ez országonként nagyon eltérő lehet az Európai Unión belül is. A cégtől kapott tájékoztatás szerint Németországban például 44 tonna, Svédországban pedig rövid időn belül 74 tonnára emelhetik az össztömeghatárt.

Az országos közutjaink bekapcsolódnak szomszédos, illetve távolabbi európai országok úthálózatába is. Ennek megvalósulását a TEN-T, azaz a Transz.Európai Közlekedési Hálózat, valamint a Helsinki folyosó teszi lehetővé. Ezek egységes rendszert alkotnak.

Az útvonalhálózat mellett az infrastruktúra tartalmaz kiszolgáló létesítményeket is. Ide tartoznak a parkolók, raktárak, árufuvarozási terminálok és logisztikai szolgáltató központok. Valamennyi az árutovábbítás még zavartalanabb működését biztosítják különböző tevékenységeikkel, melyek között szerepelhetnek értéknövelő szolgáltatások is.

Az infrastruktúrához kapcsolódnak információs rendszerek is. Ezek nagyrészt a gépjárművek, valamint a küldemények nyomon követését szolgálják. Ezen kívül ide tartoznak még a forgalomirányító, tájékoztató, valamint biztonsági rendszerek. Az

áru fuvarozás legjelentősebb rendszere a GPS, azaz a Global Positioning System. Ez egy műholdas navigációs eszköz, mellyel online nyomon követhetőek a gépjárművek. (HORVÁTH A. – KARMAZIN GY.2014)

### 3.2. Közúti árutovábbítás eszközei

A gyakran egész kontinenst átszelő fuvarok esetében elengedhetetlen a megfelelő állapotú, külön erre a célra kialakított tehergépjárművek alkalmazása. Ez azért fontos, mert például gyorsan romló áruk esetében egy műszaki probléma következtében történő leállás végzetes lehet a rakományra nézve. Az adott célra történő kialakítás a szállított áru védelmét szolgálja, csökkenti a fuvarozás közben keletkezett sérülések valószínűségét.

Csoportosításuk történhet felépítésük alapján. Ilyenkor megkülönböztetünk egytagú, illetve kéttagú típusokat. Az egytagúak esetében a hajtómű, valamint a raktéri rész alkot egy egészet, ezek nem elkülöníthetőek egymástól. A kéttagú ennek az ellentéte, ilyenkor a hajtómű és a raktér ketté választható.

Nemzetközi forgalomban leggyakoribbak a nyerges szerelvények, melyek a legnagyobb súlyú, illetve méretű rakomány továbbítására képesek. Az általuk vontatott félpótkocsi alvázára sokféle felépítmény kerülhet. A legalapvetőbbek a ponyvás felépítmények. Ennél a típusnál az áru részleges védelmet élvez a környezeti hatások ellen, alacsony önsúllyal rendelkeznek. Általában normál darabáru továbbításakor alkalmazzák őket, ha nincs semmilyen különleges igény.



*1.kép: Nyerges szerelvény*

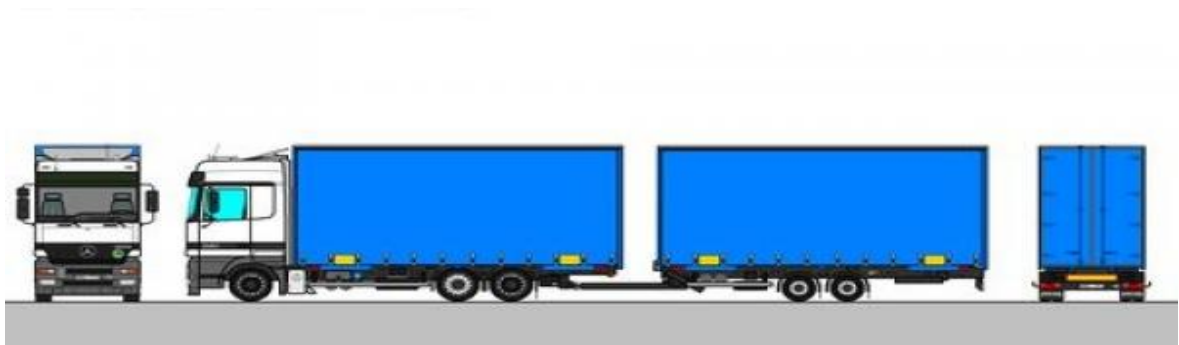
Forrás: <http://www.spedorigo.hu/jarmurakter-adatok/>

Vannak továbbá zárt kocsiszekrényes, úgynevezett „dobozos felépítmények”. Ezen belül szigetelt dobozos, valamint hűtő dobozosak lehetnek. Itt szinte teljes védelmet kap az áru a külső hatások ellen. Önürítő szerelvényekkel ömlesztett árukat fuvaroznak, mint a



gabonafélék. Ezek segítségével az áru lerakása nem igényel emberi erőt, rövid időt vesz igénybe. Folyékony anyagok szállítására, mint például a tejtermékek, a tartályszerelvények alkalmasak. Megtalálhatók még a nagyteherbírású pótkocsik, azaz „trailerek”, melyek teherbírása elérheti a 300 tonnát is. A konténerszállító alvázak segítségével történik az ISO 20’,30’,40’ méretű konténerek továbbítása. Élőállatok szállítására alkalmas felépítmények az állatok védelmét szolgálják zárható oldalfaluknak köszönhetően, valamint alkalmasak azok itatására.

A nyerges szerelvények mellett szintén nagy számban fordulhatnak elő a pótkocsis szerelvények. Ezek a járművek egy tehergépkocsiból és egy pótkocsiból tevődnek össze.



2.kép: Pótkocsis szerelvény

Forrás: <http://www.spedorigo.hu/jarmurakter-adatok/>

Teherbírásuk a nyerges szerelvényekhez viszonyítva kisebb, viszont itt is megtalálhatóak különböző célokra kialakított felépítmények. (HORVÁTH A. – KARMAZIN GY.2014);(NYAKASNÉ DR. T.J.2002)

### **3.3. Közúti áru fuvarozás szabályozása**

Minden fuvarozási ágazatban jelentős szerepet töltenek be a különböző egyezmények, melyek szabályozó szerepet játszanak.

A nemzetközi közúti áru fuvarozás legfontosabb megállapodása a CMR-Egyezmény. 1961-től hatályos, 1978 óta pedig egy kiegészített jegyzőkönyvvel rendelkezik. Az egyezményt szinte minden európai állam elfogadta, valamint a gyakorlatban alkalmazza. A CMR 8 fejezetből, valamint 46 cikkből áll. Tartalmazza többek között a fuvarozó felelősségét, az alkalmazási területeket és a fuvarozási szerződés megkötéséről, illetve végrehajtásáról információkat. A fuvarozási szerződés megkötése után történik a fuvarlevél

kiállítására. Ezt 3 nevesített példányban állítják ki, viszont a gyakorlatban előfordulhat, hogy több példány készül.

Minden oldalnak ugyanazokat az oldalakat kell tartalmaznia, illetve minden oldalt aláír a fuvarozó és a feladó. A különbség az, hogy minden példányt más-más kap meg. Az elsőt a feladó, a másodikat a címzett, míg a harmadikat a fuvarozó kapja.

A CMR fuvarlevélnek kötelezően magába kell foglalnia például a feladó nevét és címét, a fuvarozó nevét és címét, a címzett nevét és címét, az áruval kapcsolatos részletes információkat, a vámkezeléssel kapcsolatos utasításokat.

A feladó által pontatlanul megadott adatok következtében létrejött kár miatt teljes mértékben ő a felelős. (NYAKASNÉ DR. T. J. 2001);(HORVÁTH A.-KARMAZIN GY. 2014.);(DR. MOLNÁR É.-DR.BOKOR Z. 2005.)

### **3.4. Vezetési idők**

A túlvezetések által bekövetkező közúti balesetek elkerülése érdekében csak meghatározott ideig vezethetnek a 3,5 tonna össztömeget meghaladó tehergépjárművek sofőrjei.

Két szabályozás van érvényben, melyek rendelkezései megegyezők, kiterjedésük viszont eltér egymástól.

Az Európai Unión belül történő fuvarok esetében az 561/2006/EK Rendeletet kell figyelembe venni, mely kis mértékben szigorúbb. Az Európai Unió területén kívül eső országokban az AETR Megállapodás a mérvadó.

A vezetési és pihenőidő szabályozása többek között kiterjed a járművezetők életkorára, a vezetési időkre, megszakításokra és pihenőidőkre, a menetíró készülékek használatára.

Az egyik elsődleges szabály, hogy a gépjárművezető egy nap nem vezethet többet 9 óránál. Hetente két alkalommal ez az idő kibővíthető napi 10 órára. Az egy heti vezetési idő nem érheti el az 56 órát, két hétre lebontva pedig nem lehet több 90 óránál. 4,5 óra vezetést követően egy 45 perces szünetet kell kivenni. A napi pihenőidőnek el kell érnie a 11 órát, amely felosztható két részre is. Ez egy először 3, majd később egy 9 órás pihenő formájában történhet. A rendszeres heti pihenőidő időtartama 45 óra.

A 3,5 tonnát meghaladó gépjárműveknek kötelezően felszerelve kell lenniük egy menetíró berendezéssel, az úgynevezett tachográfal. Ez ma már legtöbb esetben digitális formában működik. Ez egyrészt a fuvarszköz mozgását, másrészt a gépjárművezető

tevékenységét rögzíti. A berendezés célja a vezetési és pihenőidők betartásának ellenőrzése. Közúti ellenőrzések során a hatóság által könnyedén ellenőrizhető. (HORVÁTH A.-KARMAZIN GY. 2014.);(WWW.KISAETR.HU);(WWW.NKH.GOV.HU)



3.kép: Digitális tachográf

Forrás: <http://www.kisaetr.hu/sites/default/files/pictures/image016.jpg>

### 3.5. Speciális ágazatok

Ebbe a csoportba tartoznak a veszélyes áruk, az élőállatok, valamint a túlméretes, túlsúlyos áruk. Egytől- egyig valamilyen formában eltérnek a hagyományos keretek között lebonyolítható szállítástól.

Az elsőként bemutatásra kerülő túlméretes szállítás az egyik legtöbb kihívással szembenező ágazat. Egy rakomány akkor minősül túlméretesnek, vagy túlsúlyosnak, ha meghaladja a megengedett mérethatárokat, valamint a legnagyobb megengedett össztömeget, vagy tengelyterhelést.

Magyarországon e járművek közlekedését a 13/2010. (X.5.) NFM rendelet szabályozza. A megengedett össztömeg 40 tonna, mely magában foglalja a gépjármű, valamint a rakomány súlyát is. A méret adatoknál a hosszúság pótkocsi nélküli járműnél 12 méter, nyerges járműszerelvényénél 16,5 méter, pótkocsis járműszerelvényénél 18,75 méter a maximális. A szélességnél 2,55 méter, a magasságnál pedig 4 méter a felső határ. Ezek méretek Európa szerte eltérőek lehetnek.

Abban az esetben, ha ezektől az adatoktól eltérés következik be, útvonalengedély szükséges, mely a közútkezelő hozzájárulásával valósulhat meg. Indokolt esetekben rendőri, szakkíséretet, vagy egyéb kíséretet is elrendelhetnek az illetékesek. Ezek az intézkedések szolgálják a közlekedés, valamint az út tartozékainak biztonságát, illetve védelmét.



4.kép: Túlméretes járműszerelvény

Forrás: <https://www.bautrans.hu/sites/default/files/album/kesselbrucke002.jpg>

A fuvarozó ilyen esetekben több díj fizetésére is kötelezett lehet. Egyrészt az eljárási díj, másrészt pedig túlsúlyos jármű esetében a túlsúlydíj megtérítésére is.

A veszélyes áruk szállítása is csak szigorú keretek között mehet végbe. Ennek szabályozása érdekében került bevezetésre a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Fuvarozásáról szóló Európai Megállapodás, az ADR. A és B melléklettel rendelkezik. Az elsőben találhatóak az általános előírások, valamint a veszélyes anyagok és tárgyak felsorolása. A másodikban pedig a fuvarozásra, valamint a fuvareszközökre vonatkozó előírások találhatók.

A veszélyes áruk különböző osztályokba vannak csoportosítva, melyben összesen 13 veszélyességi osztály található.



4.kép: ADR-bárcák

Forrás: [http://www.kisaetr.hu/sites/default/files/styles/hirek\\_kep/public/field/image/safe-movement-of-explosive1.gif?itok=R11ZbVIB](http://www.kisaetr.hu/sites/default/files/styles/hirek_kep/public/field/image/safe-movement-of-explosive1.gif?itok=R11ZbVIB)

A fuvarozók számára a B melléklet figyelembe vétele az elsődleges. Ez a rész több előírást tartalmaz például az áru fuvarozás módjára, a szállítóeszközökre és felszereltségükre, az általános üzemeltetésre, valamint az áru berakására, kirakására.

A szállítás megkezdése előtt a fuvarozó kötelezettségei közé tartozik a gépjármű és a rakomány vizsgálata, nem-e tartalmaznak valamilyen hiányosságot. Emellett az ADR által előírt minden információ meglétének ellenőrzése, valamint az, hogy a veszély áru az ADR szerint fuvarozható-e.

Az élőállat fuvarozást az 1/ 2005/EK rendelet szabályozza. Szigorú szabályozás vonatkozik a fuvarozó cégekre, amelyek csak engedéllyel végezhetik ezt a tevékenységet, a gépjárművezetőkre, akik állatgondozói vizsgával kell, hogy rendelkezzenek. A fuvarszköznek is engedéllyel kell rendelkeznie abban az esetben, ha a szállítás nagy távolságokban történik, vagy meghaladja a 8 órás időtartamot. A gépjárműben tartalmilag előírt dokumentumokat kell tartani. Ezek részletes bemutatása a következő fejezetben fog megtörténni. (HORVÁTH A. – KARMAZIN GY.2014);(NYAKASNÉ DR. T. J. 2001)



5.kép: Élőállat szállító nyerges szerelvény

Forrás: <http://iho.hu/index.php>

## **4. Élőállat szállítás**

### **4.1. Feltételei**

Az élőállatok fuvarozását és a hozzá tartozó műveleteket az Európai Unión belül az 1/2005/EK rendelet szabályozza. Az általános feltételek között szerepel többek között a megfelelő eszközök biztosítása a ki-és berakodáshoz, az állatokat szállító személyek megfelelő képzése. Továbbá a lehető leggyorsabb eljuttatási idő biztosítása, az állatjóléti feltételek ellenőrzése, megfelelő időközönként az állat fajának mennyiségileg megfelelő víz, takarmány és pihenés nyújtása. A legalapvetőbb pedig, olyan szállítóeszköz használata, amely megakadályozza az állatok sérülését és biztonságukat biztosítja. A következő sorokban ezeket a feltételeket ismertetném.

Megfelelő szállítóeszköz az, amelyen elegendő hely van minden állat számára, úgynevezett boksokra különíthető el, ezeken belül pedig minden állat hozzáférhet az ivóvízhez. Emellett csúszásmentes a padlózat, biztosított a kellő szellőzés. Mindezt hatósági állatorvos által is igazolt. A lehető leggyorsabb eljuttatási idő alatt az az út értendő, melyen a gyors, akadálymentes haladás biztosított.

Az élőállat szállításra vonatkozó feltételek mellett természetesen az általános közúti fuvarozásra vonatkozó feltételeket is be kell tartani. (HORVÁTH A. – KARMAZIN GY.2014)

### **4.2. Élőállat szállítás okmányai**

A közúti áru fuvarozás okmányait több kategóriába lehetne sorolni. A legalapvetőbbek közé tartoznak a fuvarszköz okmányai, a gépjárművezetők személyes okmányai, a rakomány okmányai, valamint ebben az esetben az élőállat szállítási szolgáltatást engedélyező okmányok.

Elsőként a jármű okmányait mutatnám be, itt a legalapvetőbb a forgalmi engedély, emellett szükség van a nemzetközi biztosítási zöldkártyára.

A gépjárművezetők dokumentumai két részre bonthatók. Vannak a személyazonosságot és állampolgárságot igazolóak, mint a személyi igazolvány, lakcímkártya, oklevél. A másik rész a képzettségeit igazoló papírok. Ide sorolható alapvetően a jogosítvány, illetve a GKI kártya és a PÁV igazolás. Az élőállat fuvarozásban emellé még szükséges az állatgondozói vizsga, mely igazolja, a sofőr rendelkezik a megfelelő tudással az állatok biztonságos fel- illetve lehajtásához.

Az adott gépjármű vezetésére való jogosultság igazolására szükséges még egy munkaszerződés. Kell egy Tevékenység igazoló lap, mely azt bizonyítja, a gépjárművezető

pihenő idejét töltötte, vagy egyéb munkát végzett abban az időszakban, amikor a tachográf nem szolgáltatott adatokat.

A rakomány okmányai a CMR fuvarlevél, ami országok közötti szállítás alkalmával szükséges, illetve a mérlegjegy.

Az élőállat szállítási tevékenységgel kapcsolatos okmányok közé tartozik az útvonalterv, mely 8 óránál hosszabb időtartamú fuvar esetén szükséges. Ezt az állatorvos és a gépjárművezető töltik ki. Szerepel rajta például az állatszállítási engedélyszám, sofőrök engedélyszáma és részletes adatok a rakományról. Szükséges még egy tevékenység gyakorlását igazoló okmány, mely kamionstop idején szükséges. Segítségével az állatok ebben az időszakban is szállíthatóak. A szállítást lehetővé tévő engedélyt az állategészségügyi hatóság adja ki. (WWW.TRANSZPORTSTUDIUM.HU)

#### ***4.3. Felügyelő szervezetei, kapcsolódó hatóságok***

A közúton történő élőállat fuvarozási tevékenységet több szervezet és hatóság követi nyomon és ellenőrzi, mint az általános darabáru szállítást. Ennek oka, hogy az általános fuvarozási szabályok mellett, mint például a súlykorlátozás, vezetési-pihenő idők mellett különböző egészségügyi, állatjóléti szabályoknak is meg kell felelni, melyek szigorú betartást igényelnek.

Egy adott fuvarfeladat kezdetekor, a rakodás megkezdése előtt a fuvarozó közvetlen kapcsolatba kerül egy hatósági állatorvossal, aki a körülményekre való tekintettel eldönti, alkalmasak-e az állatok az útra, vagy sem. Ők az adott megyék kormányhivatalának élelmiszerlánc-biztonsági és állategészségügyi igazgatósága alá tartoznak, a megyék több kerületre vannak felosztva. Szintén állatorvos jóváhagyása szükséges a szállítóeszköz üzembe állításához.

Élelmiszerlánc-biztonsági és Állategészségügyi Igazgatóság feladata továbbá a határforgalom ellenőrzés és a létesítmény-ellenőrzés is, így határkirendeltségek is működnek, melynek vezetője az adott főállatorvos. Emellett a gépkocsivezetők számára kötelező állatgondozói vizsgát biztosítja.

(WWW.NEBIH.GOV.HU)(WWW.KORMANYHIVATAL.HU);(2005/1/EK RENDELET)

#### **4.4. Közúton szállítható állatok**

Nagyon sok állatfaj tartozik azok közé, melyek közúton szállíthatóak, viszont vannak olyan időszakok, illetve tényezők, amikor a szállítás nem veheti kezdetét. Ide tartozik például a súlyos vemhesség, valamint a különböző betegségek. Betegség esetén értelemszerűen nem csak az a veszély áll fent, hogy a fuvarszközön tartózkodó állatok fertőződnek, hanem a kiszolgáltatási helyen tartózkodó többi egyed is megkaphatja. Ahogy az élőállat fuvarozás többi részét, úgy az állatok alkalmassága is szigorú követelményekhez kötött.

A 2005/1/EK Rendeletének I. mellékletének I. Fejezete szabályozza a szállításra való alkalmasságot.

Nem tekinthetőek szállításra alkalmasnak azok az állatok, melyek élettani gyengeséget, kórfolyamatot mutatnak, vagy sérültek. Különös tekintettel akkor, ha nem képesek önállóan mozogni, súlyos nyílt sebbel rendelkeznek, olyan vemhes állatok, amelyek kihordási idejének 90% letelt, vagy a szállítást megelőző héten ellett. Nem utazhat továbbá három hetesnél nem idősebb sertés, egy hetesnél nem idősebb juh, vagy tíz naposnál nem idősebb borjú. Ez csak akkor történhet meg, ha 100km-nél rövidebb távot kell megtenniük. Beteg vagy sérült állatok abban az esetben szállíthatóak mégis, ha az utazás nem okoz szenvedést, csak kis mértékben sérültek. Ezt szükség esetén állatorvos igazolja. Emellett akkor, ha a betegség kutatási program célját képezi, ha állatorvosi ellátás vagy diagnózis céljából történik.

Minden faj számára különböző méretű férőhelyek szükségesek a szállítást végző járművön. Szarvasmarhák esetében ez 0,30-1,60m<sup>2</sup>, juhoknál 0,20-0,50m<sup>2</sup>, házilófélénél 1-1,75m<sup>2</sup> egyedenként.

Az állatok eredetének és tulajdonosának a fuvarozás kezdete előtt tisztázottnak kell lennie, emellett a kiindulási és rendeltetési helynek, valamint az indulási időpontnak. Az adatok ellenőrzés céljából szükségesek a hatósági állatorvos számára.

Európai szinten legnagyobb számban szállított állatok közé tartoznak a malacok, melyek Nyugat-Európából érkeznek például hazánkba, tovább nevelés, hizlalás céljából. Továbbá a sertések, szarvasmarhák. Mindkét faj szolgálhat akár tenyésztési és vágási célt is. Legnagyobb távolságokat általában a marhák teszik meg, alkalmanként a Közel-Keletre, vagy Afrikába is utazhatnak.



Belföldi állat szállításoknál minden fajnak azonosítási irata kell, hogy legyen. Szarvasmarháknál belföldi marhalevél, sertések esetében sertés szállítólevél a dokumentum megnevezése.

(WWW.KORMANYHIVATAL.HU);(2005/1/EK RENDELET)

#### **4.5. Pihentetés**

Az állatok jólétére való tekintettel bizonyos időközönként elengedhetetlen pihentetésük. Az állatfajokon belül eltérő az, hány kilométer, vagy mennyi szállítással töltött idő után kell beiktatni ezt. Szopós borjú, bárány gida, malac esetében 1 óra pihenőt kell tartani 9 óra szállítást követően. Ilyenkor nem történik meg a pihentetőbe terelés, viszont itatásuk szükséges. Sertések fuvarozásánál 24 óra a megengedett, eközben folyamatosan folyadékhoz kell jutnia. Ugyanez vonatkozik a háziló-félékre, azzal a különbséggel, hogy maximum 8 óránként szükséges itatásuk. Szarvasmarhák, kecsék, bárányok esetében szintén 8 óra a felső határ. Indokolt esetben az említett szállítási idők meghosszabbíthatók két órával, például a rendeltetési hely közelsége miatt.

A 24 órás szállítási idők lejárataival az állatokat külön erre a célra kijelölt pihentetőkben kell elhelyezni 24 órán keresztül, ahol etetésük, itatásuk biztosított.

A pihentető állomások általában egymástól nagyobb távolságokra helyezkednek el, jelentősebb közlekedési útvonalak közelségében. Felépítésileg a különböző állattartó telepekhez hasonlítanak. Általában több faj befogadására alkalmasak, de előfordul csak egy állat típus ellátására specializálódott helyek is. Több kamiont is tudnak egyszerre fogadni, viszont az állatok leterelésük után elkülönítve vannak elhelyezve, tekintettel a különböző lehetséges fertőzésekre. Nagyrészt a mosás és fertőtlenítés megoldott ezeken a helyeken.



6.kép: magyarországi állat pihentető állomás, Kiskorpád

Forrás: [http://www.vaex.nl/media/629470/ruststal\\_hongarije\\_anhoka\\_kft..png](http://www.vaex.nl/media/629470/ruststal_hongarije_anhoka_kft..png)

Magyarországon egyes kisebb országokkal ellentétben több Európai Unió által elfogadott és hivatalosan regisztrált pihentető állomás működik. Többek között az ország nyugati részében Rédicson és Kiskorpádon, keleti felében pedig Magyarcsanádon, valamint Nagylakon találhatóak. Ezek lefedik a Kelet-Nyugat, vagy Nyugat- Kelet irányú, az országot érintő szállításokat.

(2005/1/EK RENDELET);(WWW.CEGVEZETOKKLUBJA.HU);(WWW.SCMONITOR.HU)

#### **4.6. Élőállatok szállítására kialakított járművek ismérvei**

Rövidebb távú, 50km-t nem meghaladó szállítások esetében csak kevesebb feltételt kell teljesíteni a fuvarszközökkel kapcsolatban. Hosszabb út esetén, 50km távolság, vagy 8 óra szállítási idő felett viszont nem utazhatnak az állatok bármilyen járművön. Szigorú higiéniai elvárásoknak kell megfelelni a közúti fuvarszköznek, emellett sok más szabály vonatkozik például a szellőzésre, a számukra biztosítandó helyre és az ellátásukra. Hatósági állatorvos által engedélyezettnek kell lennie a gépjárműnek a szállításra.

Rövid távú fuvaroknál általában maga a tulajdonos szállítja állatait, saját fuvarszközökkel, rendszerint vágásra.



7.kép: Egy szintes élőállat szállító szerelvény

Forrás: <http://autofer.hu/tartalom/eloallatszallito/>

Hosszú távú fuvaroknál legtöbb esetben külön erre a célra szakosodott élőállat fuvarozó cégek szolgáltatásait veszik igénybe a kereskedők, tenyésztők. Ennek értelmében a járművek korszerűbbek, más-más felépítményűek, a gépjárművezetők pedig állatgondozói vizsgával rendelkeznek.

Ezeknek a szállítóeszközöknek alkalmasnak kell lenniük arra, hogy az állatokat védjék az időjárási hatásoktól, ne okozzanak sérülést, szökés biztosak és könnyen tisztíthatóak

legyenek. Elengedhetetlen a GPS nyomkövető megléte. A melegre való tekintettel ventilátorok is szükségesek a megfelelő szellőzés biztosítására.

A raktér vízszintes és csúszásmentes kell, hogy legyen és megfelelő alomanyaggal ellátott. A szállítóeszközt válaszfalakkal kell felszerelni, így külön boxok alakulnak ki. Ennek úgy kell történnie, hogy minden állat hozzáférhessen a vízhez.

Az állatok férőhelyének biztosítását jogszabály határozza meg. Szarvasmarháknál egy közepes méretű egyed számára 0,95-1,30m<sup>2</sup>-t, juhoknál 0,30 - 0,40m<sup>2</sup> biztosítása szükséges. Sertéseknél minden állatnak képesnek kell lennie lefekvésre, felállásra természetes testtartásban.

A járművek felépítésük alapján általában két tagúak, azaz vagy pótkocsival, vagy félpótkocsival rendelkeznek.

Állatfajonként eltérő, hány szinttel rendelkező, erre a célra kialakított tehergépjárművet alkalmaznak. Malacok esetében kis súlyuk, illetve méretükre való tekintettel 4-5 szintes, sertések esetében általában 3 szintes, szarvasmarhák esetében pedig 2 szintesek a pótkocsik.



9.kép: Élőállat szállító nyerges szerelvény

Forrás: <http://www.eloallatszallitas.hu/Upload/eloallat-szallitas/eloallat-szallitas-2017-03-21/eloallat-szallitasa-2017-03-21.jpg>

A fuvarok megkezdése előtt minden esetben át kell vizsgálni a fuvarszköz műszaki állapotát és megfelelő vízszintet, illetve csak kimosott és fertőtlenített állapotban indulhatnak útra. (2005/1/EK RENDELET);( DR. MOLNÁR É.-DR.BOKOR Z. 2005.)

#### **4.7. Fuvartervezés az Agrosped Hungary Kft-nél**

A közúti élőállat fuvarozásban sok éves tapasztalattal rendelkező cég napi szinten kap fuvar megrendeléseket. Ennek nagy része állandó partnerektől érkezik, akik a fuvarkapacitás nagy részét lefedik. A másik rész érkezik akár olyan cégektől, akik időszakonként, kisebb sűrűséggel veszik igénybe a szolgáltatást, vagy teljesen új megrendelők is felléphetnek.

A megbízó leadhatja megrendelését E-mailben, telefonon, vagy a cég weboldalának ajánlatkérő űrlapjának segítségével. Ilyenkor szükséges feltüntetni a saját, vagy cége nevét, felrakó és lerakó címét, az állatok fajtáját és mennyiségét, valamint a dátumot, mikorra szükséges a kiállítás. Az adatok megérkezése után a fuvarszervező mérlegeli, vállalható-e a fuvar, van-e rá kapacitás. Abban az esetben, ha teljesíthető, egy fuvardíjat kalkulál, a lehető legkedvezőbb útvonal igénybevételével. Ennek ára nagyrészt a távolságtól függ, valamint az útdíjak mértékétől. Egyes európai országokban, például Közép-Európán ez általában alacsonyabb, Nyugat felé haladva viszont fokozatosan növekszik. Rövid időn belül a megbízó megkapja az árajánlatot, melyről eldönti, kedvező-e neki. Amennyiben megfelelő számára, visszajelzést küld a cég felé. Új fuvaroztató esetében megegyezés történik a díj fizetésének feltételeiről. Miután mindez megtörtént, a fuvarszervező értesíti annak a tehergépjárműnek a sofőrjeit, amelyik ki lett választva a szállításra. Különleges igény esetén a megbízó maga választhatja ki, melyik szerelvényre van szüksége. Megkapják a pontos adatokat a felrakóról és lerakóról, dátumról, illetve arról kit lehet értesíteni, ha esetleges probléma lépne fel. Abban az esetben, ha a cég telephelyéről történik az indulás, ellenőrzik a szerelvény műszaki állapotát, az itatáshoz szükséges víz szintjét, biztosítják a megfelelő alom anyagot, illetve szükség esetén fertőtlenítő mosást végeznek.

A fuvarszervező összeállítja az indításhoz szükséges dokumentumokat. Ezek közé tartozik például a menetlevél és a CMR fuvarlevél. Szükség lehet még a CEMT engedélyre, abban az esetben, ha a fuvar az Európai Unión kívülre esik, a CEMT-et aláíró országba. A CMR fuvarlevél másik, 8 oldalas változata is szükséges lehet, szintén abban az esetben, ha nem EU-s szállítás fog történni.

Egyéb engedélyekre nincs szükség, mivel az állatszállítói engedéllyel már rendelkezik a cég, a szállítóeszközöket pedig szolgálatba állításuk előtt hatóságilag ellenőrizték, valamint a gépkocsivezetők érvényes állatgondozói vizsgával rendelkeznek.

Abban az esetben, ha esetleges túlsúly következik be, a fuvarszervező váltja ki a túlsúly díjat az illetékes közútkezelőtől.

#### **4.8. Az ágazat sikerességét meghatározó tényezők**

Szakmai gyakorlatom alatt betekintést nyerhettem a fuvarozási szolgáltatást nyújtó vállalkozások tevékenységeinek részleteibe. Számos olyan dolgot tapasztaltam ebben az időszakban, melyet az elmúlt másfél év elméleti anyagának köszönhetően már nem volt teljesen új számomra. Ezek közé tartozik például a CMR-fuvarlevél, valamint a CEMT engedély. Emellett viszont még több hasznos gyakorlati tapasztalattal gazdagodtam.

Ilyen például az, hogyan történik a kapcsolattartás a megbízókkal, milyen szempontok szerint történik a fuvardíj megadása, milyen dokumentumok, engedélyek szükségesek a fuvar megkezdéséhez, mi a teendő egy-egy esetleges váratlan probléma esetén.

Sok új dolgot figyelhettem meg a kisebb és nagyobb méretű élőállat fuvarozó cégek működésével kapcsolatban. Az egyik ilyen, hogy a mind európai, mind pedig magyarországi szinten nem feltétlenül a fuvarozás a fő tevékenység, hanem a kereskedelem. Az állatok kereskedelme önmagában is jól jövedelmez, emellett pedig saját járműparkkal tudnak szállítani, mellyel szintén bevételre tehetnek szert. A cégek versenyképességük érdekében próbálnak minél alacsonyabb fuvardíjakkal szállítani, melyben jelenleg a Közép-és Kelet európai régió képes jobban teljesíteni. Így történhet meg az, hogy egy Nyugat-Európai megbízó a körzetbeli élőállat fuvarozó cég helyett egy Keletebbre találhatóót bíz meg. Ezzel jelentős kárt okozhatnak az ottani vállalatoknak. Magyarországon a piaci verseny nem ennyire kiélezett. Az országban nagyrészt csak kisebb cégek találhatóak ebben az ágazatban, akik kapacitás híján adott esetben a megbízást kiadhatják partneri viszonyban lévő szolgáltatóknak.

Saját meglátásaim szerint a sikeres működés elérése érdekében a legfontosabb a kapcsolati rendszer, az állandó megbízók megszerzése. Állandó fuvarmegbízások lehetővé teszik a gazdaságos, nem veszteséges működést azokban az időszakokban is, mikor kevesebb a megbízás az időszakos fuvarozatók által. A kapcsolatok megszerzése után elengedhetetlen azok lehető legmagasabb szinten történő kiszolgálása. Ez úgy történhet meg, ha magas színvonalú szolgáltatásokat kapnak. Véleményem szerint ilyen például a gyors reakcióidő, a felmerülő problémák megoldása, valamint az időbeni pontosság a fuvar esetében. Fontos még a megfelelő járműpark megléte. Nagyobb bizalmat eredményezhet egy korszerű, műszakilag kifogástalan járműflotta, hisz az állatok jóléte, egészsége függhet ettől.

Úgy gondolom, ezen alapvető feltételek teljesülése mellett sikeresen működhet ebben a kategóriában egy cég akár belföldi, akár külföldi viszonylatban.

## 5. Összefoglalás

Dolgozatom felépítését tekintve, fokozatosan közelíti meg a fő témát, az élőállat szállítás speciális szabályait. Az első fejezetben, a bevezetésben arról számolok be, mi inspirált arra, hogy ezt a témát válasszam. Röviden ismertetem a céget, ahol szakmai gyakorlatomat végeztem. A második fejezetben az áru fuvarozás valamennyi formája bemutatásra kerül, melyet napjainkban alkalmaznak. Utolsó pontként a közúti áru fuvarozásról olvashatók információk, mely később a fő témám egyik alapja lesz, valamint a következő fejezetben ennek az ágazatnak a részletes bemutatása történik.

Ebben, a harmadik fejezetben megemlítsre kerülnek azok az elengedhetetlen dolgok, melyek a közúti fuvarozás működését lehetővé teszik nem csak belföldi, hanem nemzetközi szinten. Megjelennek azok a feltételek, amelyet a gazdaságnak, (például az infrastruktúra) illetve azok, melyeket a fuvarozást végzőknek kell biztosítaniuk ahhoz, hogy ez a szolgáltatás zökkenőmentesen működhessen. Már itt szó esik a szabályozásokról, melyek még csak általánosságban értendők. Bemutatásra kerül három speciális csoport, melyek közül az egyik az élőállat szállítás.

A negyedik fejezetben is erről olvashatók információk, ahol már a teljes mértékben fő téma köré épülnek az alfejezetek. Szó esik az ágazatot szabályozó rendeletekről, a szükséges okmányokról, a tevékenység végzésének feltételeiről, valamint a hatóságról, amely mindennek betartását ellenőrzi. Az elméleti tartalom mellett gyakorlati tapasztalatok is megjelennek arról, hogy zajlik a XXI. században egy Európát átszelő fuvar teljes körű megtervezése.

Véleményem szerint dolgozatomban bemutatásra kerül valamennyi olyan tényező, melyek alapfeltételei a fuvarozási szolgáltatás végzésének.

## 6. Irodalomjegyzék

- DR. HANZSÉROS A.- LÁNG Z. - DR. TANÁCS M. – DR. MOLNÁR É. – DR. BOKOR Z. – FARKAS G.-  
HAMANDA I. 2005.: Közúti áru fuvarozó vállalkozások szakmai irányítóinak  
tankönyve – *Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete (NiT Hungary) és  
Volán Humán Oktatási és Szolgáltató Rt.*, Budapest, 395.,421.,440-442.
- HORVÁTH A.-KARMAZIN GY. 2014.: Nemzetközi közúti áru fuvarozás és szállítmányozás –  
*Akadémia Kiadó*, Budapest, 9.,44-47.,49-53.,64-74.
- NYAKASNÉ DR. T. J. 2001.: Szállítmányozás I. – *Magyar Közlekedési Kiadó*, Győr, 25., 27.,  
29-30., 96-97., 100-102.,131-133.,117-118.
- NYAKASNÉ DR. T. J. 2002.: Szállítmányozás II. – *Magyar Közlekedési Kiadó*, Győr, 67-  
69.,71., 74., 121., 123., 129.,
- A TANÁCS 2005/1/EK RENDELETE  
[HTTP://AUTOFER.HU/TARTALOM/ELOALLATSZALLITO/](http://AUTOFER.HU/TARTALOM/ELOALLATSZALLITO/) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)  
<https://www.bautrans.hu/sites/default/files/album/kesselbrucke002.jpg> (Utolsó  
megtekintés: 2017.05.30.)
- [HTTP://CEGVEZETOKKLUBJA.HU/2004/01/8-SZALLITAS-FUVAROZAS/](http://CEGVEZETOKKLUBJA.HU/2004/01/8-SZALLITAS-FUVAROZAS/) (Utolsó megtekintés:  
2017.05.30)
- [HTTP://WWW.ELOALLATSZALLITAS.HU/UPLOAD/ELOALLAT-SZALLITAS/ELOALLAT-SZALLITAS-2017-03-21/ELOALLAT-SZALLITASA-2017-03-21.JPG](http://WWW.ELOALLATSZALLITAS.HU/UPLOAD/ELOALLAT-SZALLITAS/ELOALLAT-SZALLITAS-2017-03-21/ELOALLAT-SZALLITASA-2017-03-21.JPG) (Utolsó megtekintés:  
2017.05.30.)
- [HTTP://IHO.HU/INDEX.PHP](http://IHO.HU/INDEX.PHP) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)
- [HTTP://INTERNET.KOZUT.HU/LAPOK/AZ-ALLAMI-KOZUTHALOZAT-FO-JELLEMZOI.ASPX](http://INTERNET.KOZUT.HU/LAPOK/AZ-ALLAMI-KOZUTHALOZAT-FO-JELLEMZOI.ASPX)  
(Utolsó megtekintés: 2017.05.30)
- [HTTP://WWW.KISAETR.HU/SITES/DEFAULT/FILES/STYLES/HIREK\\_KEP/PUBLIC/FIELD/IMAGE/SAFE-MOVEMENT-OF-EXSPLOSIVE1.GIF?ITOK=R1LZbVLB](http://WWW.KISAETR.HU/SITES/DEFAULT/FILES/STYLES/HIREK_KEP/PUBLIC/FIELD/IMAGE/SAFE-MOVEMENT-OF-EXSPLOSIVE1.GIF?ITOK=R1LZbVLB) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)
- [HTTP://WWW.KORMANYHIVATAL.HU/DOWNLOAD/3/3D/10000/%C3%89LELMISZERL%C3%A1NC-BIZTONS%C3%A1GI\\_%C3%A9s\\_%C3%A1LLAT-EG%C3%A9szs%C3%A9g%C3%BCgyi\\_IGAZGAT%C3%B3s%C3%A1g.PDF](http://WWW.KORMANYHIVATAL.HU/DOWNLOAD/3/3D/10000/%C3%89LELMISZERL%C3%A1NC-BIZTONS%C3%A1GI_%C3%A9s_%C3%A1LLAT-EG%C3%A9szs%C3%A9g%C3%BCgyi_IGAZGAT%C3%B3s%C3%A1g.PDF) (Utolsó  
megtekintés: 2017. 05.30.)
- [HTTP://WWW.KORMANYHIVATAL.HU/HU/BARANYA/HIREK/MODOSULNAK-AZ-ALLATSZALLITAS-ALLATEGESZSEGUGYI-ELOIRASAI](http://WWW.KORMANYHIVATAL.HU/HU/BARANYA/HIREK/MODOSULNAK-AZ-ALLATSZALLITAS-ALLATEGESZSEGUGYI-ELOIRASAI) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)
- [HTTP://WWW.KSH.HU/DOCS/HUN/XTABLA/JELSZALL/TABLJSZ09\\_02\\_01A.HTML](http://WWW.KSH.HU/DOCS/HUN/XTABLA/JELSZALL/TABLJSZ09_02_01A.HTML) (Utolsó  
megtekintés: 2017.05.30)

[HTTP://LOGISZTIKA.COM/Dictionary/](http://LOGISZTIKA.COM/Dictionary/) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30)

[HTTPS://WWW.NEBIH.GOV.HU/SZAKTERULETEK/SZAKTERULETEK/AAI/SZAKTERULETEK\\_AAI/I\\_GAZGATASI\\_INFORMATIKAIOSZTALY](https://www.nebih.gov.hu/szakteruletek/szakteruletek/AAI/szakteruletek_AAI/I_GAZGATASI_INFORMATIKAIOSZTALY) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30)

[HTTPS://WWW.NKH.GOV.HU/WEB/KOZUTI-GEPJARMU-KOZLEKEDESI-HIVATAL/HIR/-](https://www.nkh.gov.hu/web/kozuti-gepjarmu-kozlekedesi-hivatal/hir/) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)

[/HTTP://WWW.SCMONITOR.HU/ARCHIVUM/2007/ELOALLAT-SZALLITAS](http://www.scmmonitor.hu/archivum/2007/eloallat-szallitas) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)

[HTTP://WWW.SONDERTRANSPORT.HU/AUTOKISERET.HTML](http://www.sondertransport.hu/autokiseret.html) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)

[HTTP://WWW.SPEDITORIGO.HU/JARMURAKTER-ADATOK/](http://www.spedorigo.hu/jarmurakter-adatok/) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)

[HTTPS://WWW.TRANSZPORTSTUDIUM.HU/BLOG/2015/06/16/MILYEN-OKMANYOKAT-KELL-A-GEPJARMUVEZETONEK-MAGANAL-TARTANIA/](https://www.transzportstudium.hu/blog/2015/06/16/milyen-okmanyokat-kell-a-gepjarmuvezetonek-maganal-tartania/) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)

[HTTPS://WWW.TRANSZPORTSTUDIUM.HU/BLOG/2015/12/29/ELOALLAT-SZALLITASA-KOZUTON/](https://www.transzportstudium.hu/blog/2015/12/29/eloallat-szallitasa-kozuton/) (Utolsó megtekintés: 2017.05.30.)

[HTTP://WWW.VAEX.NL/MEDIA/629470/RUSTSTAL\\_HONGARIJE\\_ANHOKA\\_KFT..PNG](http://www.vaex.nl/media/629470/ruststal_hongarije_anhoka_kft..png) (Utolsó megtekintés: 2017.05.



## SZERZŐI NYILATKOZAT

Alulírott, Pálfi Dániel 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 diplomaszerezés során.

Zalaegerszeg, 2017.06.06.

Pálfi Dániel  
sk.  
hallgató aláírása

## **ÖSSZEFOGLALÁS**

(benyújtandó két példányban)

Az élőállat szállítás speciális szabályai  
záróoldozat címe

Pálfi Dániel  
Nemzetközi gazdálkodás  
Nemzetközi szállítmányozás és logisztika  
Hallgató neve  
tagozat/csoport/szak/szakirány

Az áru fuvarozás bármelyik ágazatát vesszük figyelembe, megtalálhatóak előnyök és hátrányok is. Hátrányokként elsősorban a magas fuvardíjak, a környezetszennyezés és a lassú áruegyenlítősi idő. Napjainkban olyan szállítási módra van szükség, amely a lehető leggyorsabban képes a termékeket szállítani nagy távolságokon, „háztól-házig”, lehetőleg átrakás nélkül. Erre a közúti áru fuvarozás a legalkalmasabb, mely ennek köszönhetően vezető szerepet tölt be az áru fuvarozásban. Mivel Európa közútjait rengeteg szállítóeszköz veszi igénybe, szigorú szabályozásokra van szükség. Fejlett infrastruktúra szükséges, ezen belül a közúti pályahálózat és a kiszolgáló létesítmények kiépítettsége és az információs rendszerek megléte. A fuvareszközök kialakításának az áru fajtájától, egyéni jellegétől kell függenie. A maximális súly és méret határokat nem, vagy csak speciális esetekben léphetik át. Fontos, hogy a szállítandó terméket védjék a környezeti hatásoktól. Szabályozásában például a CMR egyezmény vesz részt. A vezetésre vonatkozóan szigorú vezetési és pihenő idők vannak érvényben a biztonság érdekében. Az általános darabáru fuvarozás mellett megjelenő különleges igények kielégítésére különböző speciális szállítási tevékenységet végző cégek működnek. Ilyenek többek között a veszélyes áruk, a túlméretes áruk és az élőállatok szállítását lebonyolító fuvarozók. Ezek közül kiemelve az élőállat fuvarozást, sok feltételnek, szabályozásnak kell megfelelni. Ezek a feltételek nagyrészt az állatok biztonságát szolgálják, valamint a fertőzések elkerülésére hivatottak. Magyarországon külön rendelet szabályozza ezt a tevékenységet. Európai és hazai szinten is különböző hatóságok

ellenőrzik a folyamatokat. Minden állatfaj számára más-más feltételeket kell biztosítani szenvedésük elkerülése érdekében. Ezen ágazatban a szolgáltatók számára hasonló elvárásoknak kell megfelelniük, mint az általános közúti fuvarozásban.