

Kiss Attila
**Szaknyelvi felzárkóztató programok a logisztikai,
küzgazdasági szakképzésben**

Kiss Attila

**SZAKNYELVI FELZÁRKÓZTATÓ
PROGRAMOK A LOGISZTIKAI,
KÜLGAZDASÁGI SZAKKÉPZÉSBEN**

SZTE JGYPK
Szeged, 2013

Projektcím:
Dél-alföldi Felnőttképzési – Szakképzési Tudástár
és Tanácsadó Központ létrehozása /DAF-FSZTTK/

Pályázati azonosító:
TÁMOP-2.2.4-11/1-2012-0004

Kedvezményezett:
Szegedi Tudományegyetem

Projektidőszak:
2012.07.01–2013.12.31

E-mail: projekt@jgypk.u-szeged.hu/dft
Web: www.jgypk.hu

Lektorálta:
Kovács Mária Magdolna

Borítóterv:
Forró Lajos

ISBN 978-963-9927-74-2

© Kiss Attila
© SZTE JGYPK

TARTALOMJEGYZÉK

1. A JEGYZET KIFEJLESZTÉSÉNEK CÉLJA, AKTUALITÁSA, A CÉLCSOPORT MEGHATÁROZÁSA	9
2. A LOGISZTIKAI ÉS KÜLGAZDASÁGI SZAKKÉPZÉSBEN RENDSZERESEN ELŐFORDULÓ SZAKMAI-NYELVI PROBLÉMÁK ÉS AZOK MEGOLDÁSA	11
3. A LOGISZTIKAI ÉS KÜLGAZDASÁGI OKTATÁS TERÜLETÉN ELÉRT SIKEREK, „GOOD PRACTICE”	13
4. AZ INCOTERMS KÜLKERESKEDELMI ÉS LOGISZTIKAI JELENTŐSÉGE, AKTUÁLIS MÓDOSÍTÁSA	19
5. A NEMZETKÖZI KERESKEDELEMBEN ÉS A LOGISZTIKÁBAN ELŐFORDULÓ OKMÁNYOK ÉS SZAKNYELVI TARTALMUK	27
5.1. Légi fuvarlevél – Air Waybill, AWB	27
5.2. Bill of Lading (B/L) – Tengeri hajó rakjegy	28
5.3. Származási bizonyítvány	34
5.4. Különböző típusú számlák használata a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatokban	34
5.5. Váltó	37
5.6. Biztosítási kötvény vagy igazolás	39
5.7. Packing list – Csomaglista	40

5.8. Mérési jegyzőkönyv vagy mérlegelési igazolás	40
5.9. CMR fuvarlevél	40
6. NEMZETKÖZI FIZETÉSI FELTÉTELEK OKTATÁSA, BEMUTATÁSA ELEMZÉSE	41
6.1. Előrefizetés	42
6.2. Akkreditív	44
6.3. Az okmányos beszédvény	48
6.3.1. D/P típusú okmányos inkasszó	48
6.3.2. D/A típusú inkasszó – Okmányok váltó elfogadása ellenében	50
6.4. Nyitva szállítás	51
6.5. Bizományi értékesítés	51
7. KOCKÁZATKEZELÉS ÉS BIZTOSÍTÁSOK A KÜLKERESKEDELEMBEN ÉS A NEMZETKÖZI LOGISZTIKAI FOLYAMATOKBAN	53
7.1. Kereskedelmi kockázatok	54
7.2. Politikai kockázatok	56
7.3. Jogi kockázatok	57
7.4. Rakományhoz kapcsolódó kockázatok	58
7.5. Hitelezési kockázatok	59
7.6. A valuta árfolyam	61
7.7. Szállítmánybiztosítás	61
8. AZ EU VÁMKÓDEXE ÉS A KÖZÖSSÉGI VÁMTARIFA LEFONTOSABB SZAKNYELVI VONATKOZÁSAI	69
8.1. Alapfogalmak	70
8.2. GSP	71
8.3. Származási szabályok	71
8.4. Az áruk vámértéke	73
8.5. A Közös Vámtarifa (TARIC)	74

8.6. Vámeljárások	75
8.6.1. Árutovábbítás	75
8.6.2. Szabad forgalomba bocsátás	77
8.6.3. Gazdasági vámeljárások	78
8.6.4. Kivitel	82
8.6.5. Elektronikus vámügyintézés Magyarországon	82
8.7. Vám szöszedet	84
8.8. Az áruk származása	87
9. AZ EU LOGISZTIKÁVAL, KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁVAL KAPCSOLATOS FŐBB HANGSÚLYAI	89
9.1. Korszerű infrastruktúra, intelligens árképzés és finanszírozás	94
9.1.1. Az európai mobilitási hálózat	94
9.1.1.1. A helyes árképzés és a piaci torzulások kiküszöbölése	96
9.1.1.2. Intézkedések	98
9.1.2. A helyes árképzés és a piaci torzulások kiküszöbölése Intelligens árképzés és adóztatás	102
10. TÉRSÉGÜNK FONTOSABB LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓI	105
10.1. A BILK Logisztikai Központ	107
10.2. Szeged és a régió logisztikai szerepe	109
11. IRODALOMJEGYZÉK	113

1. A JEGYZET KIFEJLESZTÉSÉNEK CÉLJA, AKTUALITÁSA, A CÉLCSOPORT MEGHATÁROZÁSA

A jelen tananyag kifejlesztésének célja, hogy a logisztikai és kül-gazdasági szakképzés hallgatói számára segítséget nyújtson a munka világában előforduló összetett szakmai-, nyelvi kérdések és problémák megválaszolásában.

Intézetünk – mint Magyarország szakképzési területen egyik legjelentősebb résztvevője – számos értékes tapasztalattal rendelkezik, és kész a jó és bevált gyakorlat megosztására. Ez a tananyag ennek a sikeres gyakorlatnak az összefoglalásának is tekinthető.

A jegyzet elsődlegesen a JGYPK SZTTK FSZ képzés hallgatóinak készült, ezen belül különösen a Külgazdasági- és a KKVM szakos hallgatók képzésére fókuszál.

Másik célcsoportunk az intézmény felnőttképzésein résztvevő, iskolarendszeren kívüli OKJ-s képzések hallgatói, különös tekintettel a logisztikai ügyintéző szakos hallgatókra. Ők munka mellett, hétvégenként vesznek részt általában két féléves képzéseinken, többnyire már (nem szakirányú diplomával) rendelkeznek, általános nyelvi ismereteik ennek megfelelően megalapozottak, de szakmai idegen nyelvi tudásuk fejlesztendő.

2. A LOGISZTIKAI ÉS KÜLGAZDASÁGI SZAKKÉPZÉSBEN RENDSZERESEN ELŐFORDULÓ SZAKMAI-NYELVI PROBLÉMÁK ÉS AZOK MEGOLDÁSA

A nemzetközi logisztikai és a külgazdasági tevékenységek jellegük-nél fogva összetett, határokon átívelő üzleti kapcsolatokat feltételeznek. Ezekbe az esetekben eltérő nyelvi és különböző kulturális közegekben kell boldogulni.

Sok esetben a különböző országbeli üzleti tevékenységek lényegesen eltérő jogi környezetben is valósulnak meg, ahol nem feltétlen ugyanazt értik a felek ugyanazon fogalmak, kategóriák alatt.

Ebben a jegyzetben igyekszem ezt a nyelvi-, kulturális-, jogi sokféleséget is a lehetséges mértékben közös nevezőre hozni.

Előfordulnak például olyan esetek is, ahol bizonyos fogalmaknak nincs is valamelyik nyelvben megfelelője, vagy ha igen, üzletszerűen mindenki csak az egyik változatot használja.

Gondoljunk például a fuvarparitásokra: bár elvileg lefordítható a „FOB Rotterdam” úgy mint: „bérmentve a hajó fedélzetére rakva Rotterdamban” – mégsem használja így gyakorlatilag senki, ahogyan egyébként az „L/C” vagy „akkreditív” kifejezéseket sem gyakran hívjuk még magyar nyelvi közegben sem „okmányos meghitelezés”-nek. Egyszerűen azért, mert míg az első változaton a világon mindenki ugyanazt érti, addig ennek magyar változata külföldön teljesen ismeretlen (ami egyébként természetes), de még magyar nyelvi közegben is csak nagyon szűk kör által pontosan ismert jelentést hordoz.

3. A LOGISZTIKAI ÉS KÜLGAZDASÁGI OKTATÁS TERÜLETÉN ELÉRT SIKEREK, „GOOD PRACTICE”

A nemzetközi logisztikai vagy külgazdasági területen végzett hallgatóknak egyaránt fontos a kiváló szakmai felkészültség és a használható operatív nyelvtudás, hiszen a partner nagy valószínűséggel nem tárgyalóképes a mi anyanyelvünkön.

A fenti okok miatt intézetünk igyekszik a nálunk tanuló hallgatóknak mind szakmai, mind pedig nyelvi szempontból korrekt tudást biztosítani.

Mára kijelenthetjük, hogy a záróvizsga eredmények és a munkaerőpiaci visszajelzések megerősítik ennek a jó gyakorlatnak az eredményességét.

Több alkalommal szerveztünk szakmai tanulmányutat egy-egy logisztikai szolgáltató központ működésének tanulmányozására. Néhány hallgató a szakdolgozatát is az itt kapott információk alapján írta. Ezek a találkozások abban is segítenek, hogy a hallgatók nyári gyakorlati helyet találjanak, amely esetleg később munkahelyük is lehet. Több volt hallgatónk talált már ilyen módon munkahelyet.

Mindez megerősít bennünket abban, hogy ez egy jó gyakorlatnak számít, amelyet továbbra is folytatni kívánunk. Továbbra is egyik legfőbb célunk marad folyamatosan kapcsolatban maradni a legfontosabb szakmai szervezetekkel.

Az oktatás eredményességének növelése érdekében több lehetőséget is kihasználtunk, amelyeket a vizsgaeredmények jó gyakorlatként visszaigazolnak:



1. kép: Szakmai kirándulás hallgatókkal, BILK Logisztikai Központ
Forrás: SAJÁT KÉP



2. kép: Szakmai kirándulás hallgatókkal,
nézet a BILK Logisztikai Központ bakdarujáról
Forrás: SAJÁT KÉP

- Magas óraszám, csoportbontásban tanulnak nyelvet hallgatóink.
- A nyelvi órákon hangsúlyosan megjelenik a szakmai anyag ismerete az adott idegen nyelven.
- Több kurzus került idegen nyelven meghirdetésre, ahol a hallgatók és oktatók minden tevékenysége (előadás, dolgozat, vizsga) idegen nyelven valósul meg.
- Támogatjuk és ösztönözzük a hallgatóink külföldi tanulmányait és gyakorlati képzését (Erasmus ösztöndíjak, kötelező nyári gyakorlatok külföldön történő teljesítése).
- Törekszünk a különböző nyelvek, országok és kultúrák megismertetésére azáltal is, hogy a KIU/KKVM csoportjainkban folyamatosan jelentős (kb. 20%-os) a nem magyar anyanyelvű és/vagy állampolgárságú hallgatók aránya.
- Szakmai gyakorlati helyszínként lehetőség szerint multinacionális vállalkozást vagy olyan céget javasolunk hallgatóinknak, amelyeknek jelentős külpiaci érdekeltségük van és az idegen nyelvi kommunikáció a mindennapos gyakorlatuk része.
- Jelentős arányt képviselnek nappali FSZ képzéseinken azok a hallgatók, akik párhuzamosan valamely nyelvszakos képzésre is járnak, vagy ilyenkorábban végeztek.
- Különböző karok hallgatóinak közös idegen nyelvű kurzusokat hirdetünk meg. Van olyan idegen nyelvű kurzus, amelyen JGYPK, GTK, BTK, TTIK, MK hallgató egyaránt részt vesz, és szakmailag, nyelvi és állampolgárság tekintetében egyaránt heterogén csoportot alkot.

A fenti jól bevált gyakorlat szem előtt tartásával állítottam össze ezen jegyzet tartalmát és fejezeteit. Az egyes fejezetek a szerint lettek kijelölve, hogy melyek azok a témakörök ahol a hallgatóknak szakmai és/vagy nyelvi szempontból különösen szükséges lehet a téma idegen nyelven történő megismertetése.

Törekedtem arra is, hogy megjelenhessenek olyan információk, amelyek a változások miatt még nem jelentek meg más tankönyvekben, egyetemi jegyzetekben. Például a nemzetközi szállítások

költség és kockázatmegosztásaira vonatkozó egyik alapvető kiadvány (az INCOTERMS) nemrégiben megváltozott és 2011-től új kiadvány használatos, de ennek részletei a leggyakrabban felhasznált tankönyvekben még nem elérhetőek mivel ezek kiadása megelőzte a változtatás időpontját. (Ezzel a témával foglalkozik a 4. fejezet.)

Nagyon változatos és a hazaitól eltérő a gyakorlat a nemzetközi kereskedelem és logisztika területén használatos okmányokat illetően is, fontosnak tartottam azoknak az okmányoknak az idegen nyelvű bemutatását, amelyekkel a hallgatók munkájuk során találkozni fognak. Annál is inkább lényeges ez, mivel több közülük egyszerűen nem létezik magyar nyelven kiállítva, idegen nyelvű példányaik használata nem egyszerűen lehetséges vagy célszerű, hanem elkerülhetetlen. (Ezzel a témával foglalkozik a 5. fejezet.)

A nemzetközi üzleti forgalomban előforduló fizetési eszközök és módok sokszor lényegesen eltérnek a hazai gyakorlattól, mások pedig kizárólag nemzetközi forgalomban használatosak, belföldön nem (L/C). Ennek következtében fontosnak tartottam, hogy legyen olyan fejezet, amely a nemzetközi fizetési feltételekkel foglalkozik. Annál is inkább jelentős e terület, hiszen a profitorientált vállalkozások üzleti eredményét alapvetően meghatározza, hogy befolyik-e a remélt árbevétel biztonságosan és időben. (Ezzel a témával foglalkozik a 6. fejezet.)

A nemzetközi üzleti élet kockázatos tevékenység és napjaink változásai miatt egyre inkább azzá válik. Ezért a kockázatok ismerete, felmérése, kezelési stratégiái és az ellenük való védekezés kiemelt szerepű lesz a jövőben is. Ennek érdekében ez a téma szintén tárgyalva van a 7. fejezetben.

Magyarország, mint az EU egyik tagállama része a vámunióknak és egységes vámjogot és vámtarifát használ a többi tagállammal. Ez a terület jelentős változáson ment át a csatlakozást követően, fontos tehát, hogy nem csak magyarul, de más nyelven is ismerjék a szakemberek ennek részleteit. Külföldi partnereinkkel az EU vámjogi és tarifális rendelkezéseit csak akkor tudjuk megértetni, ha mi magunk is ismerjük azokat azon a nyelven, amelyet a partner is ért. (Ezzel a témával a 8. fejezet foglalkozik.)

Az EU időnként felülvizsgálja és az aktuális célokhoz igazítja közlekedéspolitikáját. A közlekedés átalakulása és az áruszállításban bekövetkező változások a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatokra és logisztikai folyamatokra jelentős hatást gyakorolnak. Fontosnak tartom, hogy a hallgatók ennek nyelvi vonatkozásaival is tisztában legyenek, ismerjék a közlekedéspolitikáról szóló Fehér Könyv lényegi elemeit, prioritásait. (lásd. 9. fejezet.)

A nálunk tanuló hallgatók számára és térségünk gazdasági fejlődése érdekében fontos lehetőséget jelentenek a logisztikai szolgáltató központok, amelyek a nálunk végzett hallgatók potenciális munkaerő felvevőpiacát is jelentik. Ezek tevékenységének, kapcsolatainak idegen nyelvű ismerete a külgazdasági és logisztikai szakemberek számára nélkülözhetetlen, munkaerőpiaci esélyeiket növelheti. Ennek érdekében az utolsó fejezetben találhatjuk az erre vonatkozó információkat. (Ezzel a témával foglalkozik a 10. fejezet.)

4. AZ INCOTERMS KÜLKERESKEDELMI ÉS LOGISZTIKAI JELENTŐSÉGE, AKTUÁLIS MÓDOSÍTÁSA

Incoterms 2010

ICC szokvány a hazai/belföldi és nemzetközi kereskedelmi feltételekre vonatkozóan, hatályba lépés időpontja: 2011. január 1.

Ez egy meghatározott kereskedelmi feltétel sorozat, amelyet a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) tett közzé.

Az Incoterms 2010-es szabályok nemzetközileg elismertek és világszerte használatosak mind a nemzetközi, mind pedig a belföldi kereskedelmi forgalomban. Szabályai nemzetközileg elfogadott meghatározásokat tartalmaznak a leggyakoribb kereskedelmi feltételek magyarázatára vonatkozóan. Először 1936-ban lett kiadva ezután az Incoterms időszakonként aktualizálva lett. A legutóbbi változat az Incoterms 2010-es, amelyet 2011. január 1-én léptettek hatályba. Az Incoterms 2010 a nyolcadik verzió, és szabályai a szerződéses feleket a félreértések elkerülésében segítik azáltal, hogy meghatározzák a felek feladatait, a költségeiket és a kockázataikat, amelyek az áruk szállítása során felmerülnek.

Tehát az Incoterms klauzulái elsősorban azt a célt szolgálják, hogy csökkentsék azokat a bizonytalanságokat, amelyek a szabályok különböző országokban történő értelmezéséből eredhetnek. Az Incoterms klauzulák nem jogszabályok, nem képeznek nemzetközi egyezményt és különösen nem védik a szerződéses feleket a saját kockázataiktól és veszteségeiktől. Nem határozzák meg az

árak tulajdonjogának átszállását, nem vonatkoznak a szolgáltatásokra vonatkozó szerződésekre, nem határoznak meg további vagy egyéb szerződéses kötelezettségeket vagy jogokat, kivéve magát a szállítást, nem határozzák meg a szerződés fizetési feltételeit, és az áruk szállításának részleteit, és nem vonatkoznak az áruk leszállítása előtti és utáni időintervallumokra.

Természetesen minden megállapodás amelyet az előző változatok alapján a kötöttek felek (pl. az Incoterms 2000-es vagy 1990-es változata) továbbra is érvényben marad 2011 után is.

A szerződéses feleknek szükséges megállapodniuk a kiválasztott Incoterms klauzulát illetően még a tárgyalások kezdetén vagy az ajánlattételkor, mivel ez a költségekre és a kockázatokra egyaránt ki fog hatni a szállítás során.

Az áruszállítással kapcsolatos szerződéses felek megállapodhatnak bármelyik korábbi Incoterms szokvány kiválasztásában, de ez esetben fontos, hogy világosan, egyértelműen meghatározzák, hogy melyik korábbi verzióról van szó.

Az Incoterms szabályok széleskörűen használatosak a nemzetközi kereskedelmi ügyletekben. Ezek a 3 betűs rövidítések az értékesítési technikákhoz kapcsolódnak és szerepük különösen az, hogy egyértelműen meghatározzák a teendőket, költségeket és kockázatokat az áruk szállításával kapcsolatosan.

Az Incoterms rendelkezéseit a kormányzatok, hatóságok és a szerződéses felek világszerte elfogadják és az UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) szintén elismeri, mint globális szabályt a külkereskedelemben leggyakrabban alkalmazott feltételek értelmezésére.

A nemzetközi kereskedelmi feltételek (Incoterms) nemzetközileg elfogadottak és meghatározzák mindkét szerződéses fél kötelezettségét a szállítvánnyal kapcsolatosan, valamint a felelőségek átszállását is.

Az Incoterms viszont nem vonatkozik az áruk tulajdonjogának átszállására, és nem érvényes a szolgáltatások vagy anyagi értéket képviselő, átruházható jogok értékesítésére vonatkozóan.

A legfontosabb változtatások a legutóbbi publikálás óta:

Az Incoterms 2010 új verziójában 4 korábbi feltétel/klauzula törésre került (DAF, DEQ, DES, DDU), és két új klauzula lett bevezetve (a Delivered at Place (DAP) és a Delivered at Terminal (DAT)).

Tehát az új verzió továbbiakban csak 11 klauzulát tartalmaz, míg a régebbi Incoterms 2000-es változat 13-at tartalmazott. Mivel DAF, DEQ, DES valamint a DDU paritások jelentését a DAP és DAT lefedti ezért a fenti 4 klauzula eltávolításra került a legutolsó változathoz.

Történtek bizonyos változások az Incoterms 2010-es legutóbbi változatában és ezek a FOB, CFR, CIEF klauzulákban a hajókorlát fogalmára vonatkoznak. Ezek szerint az új verzióban a kockázatok átszállásának helye a hajó fedélzete az indulási kikötőben, szemben a korábbi hajókorlát fogalommal. Vagyis a berakodással kapcsolatos valamennyi költség és kockázat az eladó által viselendő. Röviden: a hajókorlát terminológiáját a továbbiakban már nem használjuk a FOB, CFR, CIF klauzuláknál és helyette a hajó fedélzetére rakva kifejezés értendő.

Az Incoterms 2010-es klauzulái multimodális szállításra vagy vízi, tengeri szállításra vonatkozhatnak.

A multimodális szállításra, vagyis bármely szállítási módra történő szabályok a következők:

- **EXW: EX-Works:** Ez esetben az áru leszállítása akként történik, hogy azt a vevő rendelkezésére bocsájta az eladó saját a telephelyén, mégpedig berakodás nélkül. Telephely alatt gyárat, központot, raktárt érthetünk, amelyek az eladó ingatlanát/telephelyét jelentik. Az EX-Works klauzula az áruk rendelkezésre bocsájtását az eladó telephelyén írja elő. A vevő felelős a továbbiakban az áru szállítóeszközre vagy konténerbe történő berakodásáért az eladó telephelyén, és viselnie kell az összes további költséget, kockázatot.
- **FCA: Free Carrier:** Az eladó az árut a fő fuvarozónak történő átadással szállítja le, és felelős lehet még az áruk exportra történő vámkezeléséért is. Az eladó az árut a közúti fuvarszközben, vasútra vagy kombinált szállításra adja fel általában a megnevezett

cargoterminálon, repülőtéren vagy vasúti pályaudvaron. Az indulási helyszín gyakran egyúttal vámkezelési helyszín/vámudvar is lehet. A vevő viseli a főfuvarozás költségét, a szállítmány biztosítást, valamint az egyéb költségeket és kockázatokat.

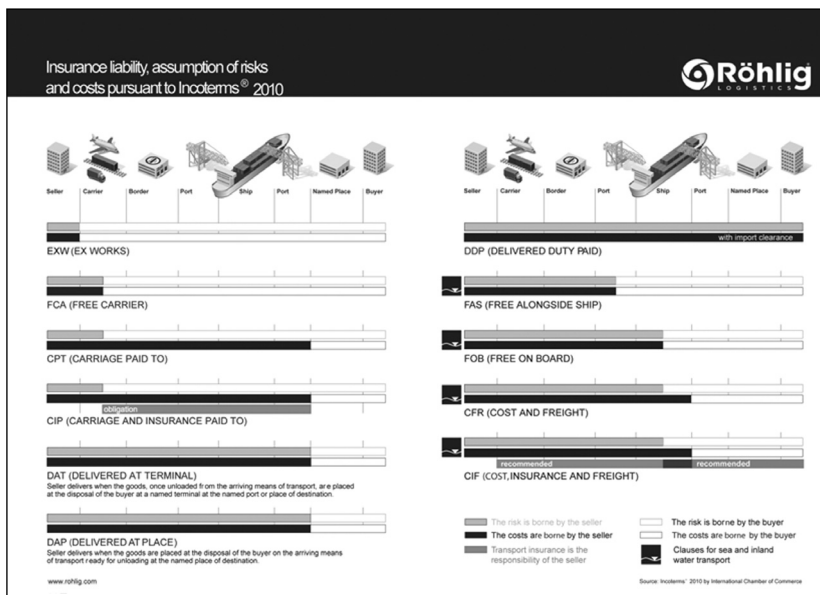
- **CPT: Carriage Paid To...** (megnevezett rendeltetési hely): Az eladó az árut megnevezett helyszínre leszállítja, de az ezzel kapcsolatos költség az induláskor a vevőre átszáll, és az eladó a szállítás költségeit a megnevezett rendeltetési helyig köteles viselni. A vevőnek kell viselnie a szállítmánybiztosítást az import-vámkezelést és a vámok, ÁFA és egyéb adók megfizetésének költségeit, valamint az egyéb kapcsolódó költségeket és kockázatokat.
- **CIP: Carriage Insurance Paid To...** (+megnevezett rendeltetési hely): Szállítás és biztosítás fizetve ...-ig. Az eladó köteles saját költségére az árut leszállítani és a rakományt biztosítani a megnevezett rendeltetési helyig. A vevő felelős az import vámkezelésért a vámok, ÁFA és egyéb adók megfizetéséért, valamint az egyéb kapcsolódó költségekért és kockázatokért. Az eladó leszállítja az árut a megnevezett rendeltetési helyre, viszont a kárveszély a vevőre induláskor átszáll. Az eladó a szállítási költségeket és a biztosítást a megnevezett rendeltetési helyig viseli.
- **DAT: Delivered At Terminal** (+ megnevezett rendeltetési hely): Leszállítva terminálra. Az eladó akkor teljesíti a kötelezettségét ezen klauzula esetében, amikor az árut kirakodták az érkező fuvarszökből és a vevő rendelkezésére bocsájtotta a megnevezett rendeltetési helyen, terminálon vagy kikötőben. A terminál, mint kifejezés bármely helyszínt jelenthet, úgy mint rakpart, raktár, konténer-depó, közúti, vasúti vagy légi áruszállítási terminál. Az eladó visel minden kockázatot, amely az áruk szállításából keletkezik egészen a kirakodásig a rendeltetési hely vagy megnevezett kikötő terminálon. A DAT klauzula kikötése esetében az eladó az árut köteles exportra vámkezelni, viszont nincs olyan kötelezettsége, amely az áru import-vámkezelésére vagy bármely adó és/vagy ÁFA megfizetésére vonatkozna. A DAT egy új klauzula az Incoterms legutóbbi 2010-es kiadásában, és a DEQ, valamint a DES klauzulákat helyettesíti az Incoterms 2000-ből.

- **DAP: Delivered At Place** (+megnevezett rendeltetési hely): Leszállítva megnevezett helyre. Az eladó ebben az esetben akkor teljesíti kötelezettségeit, amikor az árukat a vevő rendelkezésére bocsájtja kirakodásra készen a megnevezett rendeltetési helyen az érkező fuvarszközben, amely lehet közúti, vasúti vagy légi jármű. Az eladó viseli a költségeket és a kockázatokat valamint a felelősséget addig amíg az árut a vevő rendelkezésére bocsájtotta. Az eladó visel minden kockázatot is amely az áru szállításából fakad egészen a rendeltetési helyig. A DAP klauzula használata esetén az eladó köteles az árut kivitelben vámkezeltetni, viszont nincs kötelezettsége az áru import vámkezeltetésére vagy bármilyenű vám és/vagy adó ÁFA megfizetésére vonatkozóan. A DAP szintén egy új klauzula az Incoterms legújabb, 2010-es kiadásában és ez a feltétel korábban nem létezett az Incoterms 2000-es kiadványban.
- **DDP: Delivered Duty Paid** (+ megnevezett rendeltetési hely): Leszállítva vámfizetéssel. Az eladó ez esetben a lehető legtöbb költséget viseli, amely magában foglalja az áru leszállítását a végső rendeltetési helyre vagy a vevő telephelyére, a rakomány biztosítását az importvámkezelést, valamint az importtal kapcsolatos vámok és adók megfizetését a vevő országában. Az eladó viseli a költséget, kockázatokat és a felelősséget az elvámoltatott árura vonatkozóan a megnevezett rendeltetési helyen, viszont a vevő kötelessége a kirakodás.

Tengeri szállításra vonatkozó klauzulák:

- **FAS: Free Alongside Ship** (bérmentve a hajó oldalához rakva): A költségek és a kockázatok a vevőre átszállnak – ideértve a fuvardíj kifizetésének és a biztosításnak költségét is – amikor az árukat az eladó az indulási kikötőben a hajó oldala mentén elhelyezte. Az export-vámkezelés ugyancsak az eladó kötelezettsége. Az árukat az eladó költségére a hajó oldala mentén a rakparton vagy a könnyítő hajón kell elhelyezni, annak érdekében, hogy berakodhatók legyenek a hajóba. A vevő felelős a rakodással kapcsolatos költségekért, a tengeri szállításért, a rakomány biztosításáért, valamint az egyéb költségekért és kockázatokért.

- **FOB: Free On Board** (bérmentve a hajó fedélzetére): Ennél a klauzulánál a költségek és a kockázatok a vevőre akkor szállnak át amikor az árut az eladó a hajó fedélzetén elhelyezte. A hajókorlát, mint terminológia a továbbiakban nem használatos a FOB, CFR és CIF klauzuláknál és jelentése inentől kezdve „a hajó fedélzetére berakodva” lesz. Az áru leszállítása a megnevezett indulási kikötőbe és a fedélzetre történő berakodása is az eladó költségére és kockázatára történik. A továbbiakban a vevő felelős a főfuvarozás költségeiért valamint a rakomány biztosításáért és az egyéb felmerülő költségekért, kockázatokért. A FOB klauzulát a továbbiakban nem ajánlatos a konténeres szállításokhoz alkalmazni.
- **CFR: Cost and Freight** (költség és fuvardíj): Az áru leszállítása a megnevezett rendeltetési helyre az eladó költségére történik. A vevő felelős a rakomány biztosításáért és az ezen túl felmerülő költségekért és kockázatokért. Az eladó köteles az árut leszállítani, de az ezzel kapcsolatos kockázatok az eladóról a vevőre átszállnak



3. kép: Incoterms klauzulák tartalmi ábrája

Forrás: WWW.ROHLIG.COM

amikor az áru az indulási kikötőben a hajó fedélzetén elhelyezésre kerül. Az eladónak kötelessége a fuvarozással kapcsolatos költségeket és fuvardíjat kifizetni a megnevezett rendeltetési kikötőig.

- **CIF: Cost Insurance Freight** (a megnevezett rendeltetési kikötő): Költség, biztosítás és fuvardíj. A szállítmánnyal kapcsolatos biztosítás és az áru leszállítása a megnevezett rendeltetési kikötőig az eladó költségére történik. A kockázat a vevőre átszáll, amikor az árukat a hajó fedélzetére berakodták. Az eladó köteles kifizetni a költségeket és a fuvardíjat, valamint legalább FPA feltételű biztosítást a rendeltetési kikötőig. A vevő felelős az import-vámkezelésért és az egyéb költségekért valamint kockázatokért, amik az indulási kikötőtől fölmerülnek.

5. A NEMZETKÖZI KERESKEDELEMBEN ÉS LOGISZTIKÁBAN ELŐFORDULÓ OKMÁNYOK ÉS SZAKNYELVI TARTALMUK

Kereskedelmi okmányok

A nemzetközi piac különböző kereskedelmi okmányokat igényel. E szükséges okmányok alapján az eladó biztosíthatja a vevőjét arról, hogy teljesítette kötelezettségét, míg a vevő biztos lehet abban, hogy az igényeit az eladó megfelelően kielégítette.

A következő okmánylista a nemzetközi kereskedelemben gyakran használatos okmányokat sorolja fel:

1. légi fuvarlevél,
2. tengeri hajórakjegy,
3. származási bizonyítvány,
4. kombinált szállításhoz kapcsolódó okmány,
5. váltó,
6. biztosítási kötvény vagy igazolás,
7. csomaglista,
8. vizsgálati jegyzőkönyv.

5.1. Légi fuvarlevél – Air Waybill, AWB

Azt igazolja, hogy az árukat légi úton történő továbbításra átvették. Jellemzően a légi fuvarlevél 3 eredeti és 9 másolatban kerül kiállításra. Ez a típusú okmány igazolja a fuvarozó (légitársaság) által

történt áruátvételt, valamint fuvarozási szerződésként funkcionál a feladó és a fuvarozó között.

Tartalmazza a fuvarozási feltételeket is, amelyek meghatározzák a fuvarozó felelősségi korlátját valamint a kártérítési eljárást, valamint az áru leírását és a fuvarozásra vonatkozó díjakat.

Az IATA részes légitársaságok egy egységes formátumú légi fuvarlevél mintát fogadtak el, amelyet világszerte mind belföldi, mind nemzetközi forgalomban használnak. A Bill of Lading-gel szemben, a légi fuvarlevél egy nem értékpapírként funkcionáló okmány.

A légi fuvarlevél átvételi igazolásként szolgál a rakományról, fuvardíjra vonatkozó számlaként értelmezhető, biztosítási igazolás, útmutatóként szolgál a légitársaság személyzete számára az árukezelésre és a szállítmány kiszolgáltatására vonatkozóan.

A légi fuvarlevél fő tartalmi részei a következőket tartalmazzák: a feladó és a címzett nevei és címei, az útvonal, indulási és rendeltetési légikikötő, az áru megnevezése, tömeg, méret, jelek, számok, valamint csomagolásmód, fuvarozó vagy képviselőjének aláírása és kiállításának dátuma, fuvardíjak, költségek és adók.

5.2. Bill of Lading (B/L) Tengeri hajó rakjegy

A Bill of Lading egy olyan okmány, amelyet a fuvarozó hajóstársaság vagy annak képviselője állít ki és ezzel igazolja az áru a hajó fedélzetén történő átvételét. A B/L egy olyan kötelezettségvállalás is, amely az áru leszállítására vonatkozik és kiterjed az áru változatlan állapotban történő kiszolgáltatására a címzett részére, a hajóstársaságot megillető fuvardíj kifizetése ellenében.

A B/L egy nagyon fontos okmány mindkét szerződéses partner részére, mivel az áru feletti tulajdonjogot is megtestesíti.

A Bill of Lading-et általában egy 3 eredeti példányból álló garnitúrában állítják ki, melyből egyetlen eredeti példány is jogot biztosít az áru átvételére. A hajóstársaság ugyancsak kiállít olyan nem átruházható másolatokat, amelyek nem testesítik meg az áru feletti tulajdonjogot.

A Bill of Lading hátoldalán találjuk a fuvarozásra vonatkozó feltételeket, amelyeket „shipping terms”-nek nevezünk.

A Bill of Lading 3 fő célt szolgál: egyrészt az áru feletti tulajdonjogot testesíti meg, átvételi elismervényként szolgál a hajóstársaság részéről és a fuvarszerződés létét is igazolja.




A Bill of Lading jelentősége nemzetközi kereskedelemben a következő: ez a hajóstársaság részéről egy elismervény arra vonatkozóan, hogy az árut szállítás céljára átvette, és amennyiben bármely árukár fordulna elő a szállítás során, akkor a feladó a fuvarozóval szemben kártérítési igényt érvényesíthet, amennyiben tiszta Bill of Lading lett kibocsátva.

A Bill of Lading fuvarozási szerződésként is funkcionál a feladó és a hajóstársaság között.

Ez az okmány áru feletti tulajdonjogot biztosít, amely lehetővé teszi a feladónak, hogy átruházza a tulajdonjogát forgatás útján.

A Bill of Lading típusai

- **Clean-B/L –Tiszta Bill of Lading:** Ez az okmány a tiszta, vagy feltétel nélküli átvételt jelenti, amely azt igazolja, hogy az áru átvételekor láthatóan nem volt sérült állapotban.
- **Dirty-B/L – Záradékkolt Bill of Lading:** Ez a típus azt tartalmazza, hogy a Bill of Lading-et záradékkolták, amely közvetlenül utal az áru hiányosságára vagy sérülésére (törött, repedt, sérült, szennyezett stb.) Ezt a típusú záradékot használva a fuvarozó hajóstársaság korlátozza a felelősségét. Amennyiben L/C (akkreditív) lett fizetési feltételként meghatározva, akkor a nyitóbank csak a tiszta Bill of Lading-et fogadja el, bármely záradékkolt Bill of Lading visszautasításra fog kerülni.
- **Recieved for Shipment B/L:** Ez egy olyan okmány amelyen a hajóstársaság azt igazolja, hogy a rakomány a hajóstársaság rendelkezésére át lett adva, de még nem lett a hajóba berakodva (ideiglenesen tárolják az indulási kikötő raktárában).
- **On Board Shiped Bill of Lading:** Ebben az okmányban a hajóstársaság azt igazolja, hogy a rakományt átvette és a hajó fedélzetén elhelyezték. Ez az okmány általában az ún. elsőtiszti átvételi elismervény (mate's receipt) alapján kerül kiállításra.

BILL OF LADING						
Shipper SHIPPER NAME AND ADDRESSES TEL & FAX			Bill of Lading No.:			
Consignee (if "To Order" so indicate) SENDERS NAME AND ADDRESS TEL						
Notify Party (No claim shall attach for failure to notify) SAME AS CONSIGNEE OR AGENTS NAME & ADDRESS.					Cargo Delivery, please Contact:	
Place of Receipt BANGKOK, THAILAND	Port of Loading BANGKOK, THAILAND				THIS IS THE RECEIVER OF THE GOODS ONCE IN PORT. TRY TO CHANGE WITH YOUR AGENTS NAME ADDRESS SO YOU DO NOT INCUR EXTRA FEES	
Vessel HEUNG -A ASIA V. 817 N			Port of Discharge POINT LISAS, TRINIDAD	Place of Delivery POINT LISAS, TRINIDAD		
Marks & Numbers Container No.	No. of Pkgs. or Shipping Units	Description of Goods & Pkgs.		Gross Weight	Measurement	
AZIM POINT LISAS TRINIDAD	2 CARTONS	CFS/CFS MENS T-SHIRT 100% COTTON KNITTED LADIE'S BLOUSE 100% COTTON WOVEN AS PER INV. NO. 0-397-08 *LOCAL DESTINATION CHARGE ARE FOR CNEE ACCOUNT* CTNR No.:GLDU7246240 FREIGHT PREPAID TWO CARTONS ONLY		120.000 KGS	1.000 CBM	
	Total			 		
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER						
Freight Details, Charges etc.:		PREPAID	COLLECT	Excess Value Declaration: Refer to Clause 6 (4) (B) + (C) on reverse side December 28, 2008		
				RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorised or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding. The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier, IN WITNESS where of THREE(3) original Bills of Lading have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void. Place and date of issue, December 28, 2008 Signed on behalf of the Carrier: GATEWAY CONTAINER LINE CO., LTD. by _____		
		JURISDICTION AND LAW CLAUSE				

4. k p: Bill of Lading minta
Forrás: WWW.PATTAYASHIPPING.COM

- **On Deck Bill Of Lading:** Ez a név egy olyan Bill of Ladingre vonatkozik, amely azt a megjegyzést tartalmazza, hogy az árukat a hajó nyitott fedélzetére rakodták be. Ez a típusú Bill of Lading tehát azt jelzi, hogy az áru a nyitott hajófedélzeten van (kitéve a víz és az egyéb időjárás tényezők hatásainak), tehát nem a védett és zárt raktérben található.
- **Trans-shipment Bill of Lading:** Akkor kerül kiállításra, ha a teljes szállítmány többféle szállítási módon lesz továbbítva az indulási helyről a rendeltetési helyre, tehát átrakás fog történni a szállítás közben (hajó, közút, vasút és légiforgalom).
- **Stale B/L: A** nemzetközi kereskedelmi gyakorlat szerint a Bill of Ladinget a banknak legkésőbb 21 nappal a kiállítást követően be kell mutatni, egyéb esetben a Bill of Lading lejárttá válik, és az ilyen dokumentumot a bankok fizetésre nem fogadják el.
- **To Order B/L:** Ebben az esetben a Bill of Lading a megnevezett személy vagy cég rendeletére van kibocsájtva.
- **Freight Prepaid B/L:** Amennyiben a feladó kifizeti a fuvardíjat akkor a Bill of Lading azzal a megjegyzéssel lesz kiállítva, hogy „Freight prepaid”, azaz a „fuvardíj előre fizetve”.
- **Freight Collect B/L:** Amennyiben a fuvardíj nincs kifizetve, hanem a rendeltetési kikötőben történik annak beszedése, akkor a fuvarokmány a „Freight collect” vagyis a „fuvardíj beszedésre” záradékot tartalmazza. Általában az importőr ahhoz ragaszkodik, hogy Clean, on Board, Shipped Bill of Lading legyen kiállítva, az átrakás tilalmával.

A Bill of Lading az egyetlen és kizárólagos bizonyítéka a hajós-társasággal szembeni kárigény érvényesítésének abban az esetben, ha nem történik meg a kiszolgáltatás vagy a kiszolgáltatás során sérülést, illetve hiányt tapasztalnak.

A Bill of Lading átruházható okmány, az átruházhatóság lehetővé teszi az exportőrnek, hogy finanszírozást igényeljen a banktól, még azt megelőzően, hogy az áru a rendeltetési helyre ért.

A Bill of Lading lehetővé teszi az importőr számára, hogy eladja az árut még mielőtt az a rendeltetési helyre érne.

3 fő szereplője résztvevője van a Bill of Lading-nek: a shipper (vagyis a feladó), a consignee (a címzett vagy a rendelkező), valamint a notify party (azaz az értesítési cím). A notify party az a szereplő, akinek az áru megérkezéséről a kiértesítést el kell küldeni a rendeltetési helyről.

Amennyiben a Bill of Lading rendeletre van kiállítva, az a személy akinek a neve a rendelkezőnek fel van tüntetve jogosult a Bill of Lading-et forgatni.

A Bill of Lading fő tartalmi kellékei

1. A feladó, a címzett és a notify party neve és címe
2. A hajóstársaság neve és címe
3. A Bill of Lading egyedi azonosító száma
4. A hajó neve
5. A behajózási kikötő
6. Az áruk berakodásának ideje
7. A rendeltetési kikötő és a rendeltetési hely
8. Mennyiség, minőség, csomagok jelzése és az áru leírása
9. Csomagok száma
10. Fuvardíj fizetve/ vagy fizetendő, megjegyzés
11. Az eredetiben kibocsájtott okmányok száma
12. Hajóstársaság ügynökének neve
13. Útvonal száma és ideje
14. A kibocsájtó aláírása

A Bill of Lading tulajdonjogot igazoló okmány is. Ez azt jelenti, hogy ebben a fuvarokmányban a fuvarozó kötelezi magát, hogy kizárólag az eredeti okmány ellenében szolgáltatja ki az árukat. Ekkor az okmány az áruk szimbolikus tulajdonjogát igazolja az okmány birtokában.

A tulajdonjogot megtestesítő okmányok megkönnyítik a kereskedelmi kapcsolatokat, azáltal hogy kölcsönök biztosítékeként is szolgálnak. Az ilyen áru fölötti tulajdonjogot biztosító vagy igazoló okmányok esetében az a személy aki ennek az okmánynak tulajdo-

nosa, jogszerűen átruházhatja az okmányból fakadó tulajdonjogát azáltal, hogy forgatja ezt az okmányt és így nem szükséges az árut fizikailag mozgatnia sem.

Ilyen esetben a tulajdonjogot igazoló okmány forgalomképes, mivel az áru feletti tulajdonjog átszáll egyik személyről a másikra.

A Bill of Lading 3 vagy több példányos szettben kerül kiállításra, az eredeti példányok számát valamennyi Bill of Lading-en fel kell tüntetni. Kizárólag az eredeti Bill of Lading igazolja az áru feletti tulajdonjogot a rendeltetési kikötőben, és a bank amely finanszírozza ezeket a kereskedelmi ügyleteket elvárja, hogy a teljes sorozat a rendelkezésére álljon.

A Bill of Lading alá kell legyen írva a fuvarozó vállalat vagy annak képviselője által, és ki kell derülnie belőle, hogy hány eredeti aláírt példányt bocsájtottak ki.

Mate's Receipt – Elsőtiszti átvételi elismervény

A mate's receipt vagyis első tiszti átvételi elismervény a hajó első tisztje (hajó kapitányának helyettese) által kerül kiállításra, azt követően, hogy a rakományt elhelyezték a hajó fedélzetén. Ez az okmány átvételi elismervényként viselkedik azt igazolva, hogy az áruk a hajó fedélzetén elhelyezésre kerültek.

A mate's receipt a következő adatokat tartalmazza:

1. Hajó neve
2. A szállítás dátuma
3. Jelek és számok
4. Árumegnevezés és az áruk állapota a berakodáskor
5. A feladó neve és címe
6. A címzett neve, címe
7. Egyéb részletek

A mate's receipt típusai:

– **Tiszta elsőtiszti átvételi elismervényről** akkor beszélünk, amennyiben a hajó első tisztje olyan okmányt bocsát ki, amely azt igazolja, hogy berakodáskor az áruk minősége valamint csomagolása megfelelő, mentes sérülésektől és károktól.

- **Záradékolt mate's receipt:** Ez a típusú okmány az áru minőségére és/vagy csomagolásra vonatkozóan hátrányos megjegyzést tartalmaz. Amennyiben az áruk nincsenek megfelelően csomagolva, akkor az elsőtiszti átvételi elismervény negatív megjegyzéseket tartalmaz a csomagolásra illetően, és a hajóstársaság nem vállal felelősséget az árukért a szállítás időtartalma során.

5.3. Származási bizonyítvány

Az EU országok külkereskedelmében különböző származási bizonyítványok használhatóak az exportőr ország függvényében. Ezek lehetnek: EUR1, EUR-MED, FORM-A bizonyítványok vagy számlanyilatkozatok. Részletes információ tekintetében az EU vámjogszabályai irányadóak. A származási bizonyítványt az importőr ország vámhatósága akkor követeli meg, amikor a kedvezményes import vám kivetésre kerül. A származási bizonyítványt általában a kereskedelmi kamara bocsájtja ki és a szállított árukról találunk benne információkat. Általában az okmány a következőket tartalmazza: az exportőr neve és címe, az importőr neve és címe, az áru vámjogi származása, a csomagok darabszáma, jelölése és az áru megnevezése, áruk tömege/mérete.

5.4. Különböző típusú számlák használata a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatokban

Kereskedelmi számla

A kereskedelmi számla egy fontos és alapvető dokumentum. A kereskedelmi számlát az eladó bocsájtja ki a vevő számára, ezért úgy is ismerjük mint export-számla vagy import-számla. A kereskedelmi számlát a vámhatóságok is felhasználják az importőr országában arra a célra, hogy az alapján a fizetendő közterhet meghatározzák.

A kereskedelmi számla az eladó által kiállított okmány a szállított árura vonatkozóan.

A számlák tartalmazzak valamennyi fontos részletet a szállítmánnal kapcsolatosan. Ilyenek többek között:

- az eladó (exportőr) neve és címe,
- az importőr neve és címe,
- számla sorszáma, dátum, referenciaszámok,
- áru megnevezése.

Ezen kívül szintén tartalmazza az árat, mennyiséget, végösszeget, csomagolási adatokat, a fuvarparitást, a csomagok azonosító jeleit, a csomagok teljes számát, a hajó- vagy repülőjárat nevét/számát, a Bill of Lading számát, a rendeltetési országot, a származási országot, hivatkozást az akkreditívra amennyiben fizetési módként ezt kötötték ki és az exportőr aláírását, valamint az egyéb részleteket.

Ez az okmány a vámhatóságok számára is szükséges, annak érdekében, hogy az importált áruk valódi értékét meghatározzák az adók és vámok kivetése érdekében.

A kereskedelmi számla könyvelési célokat is szolgál mind az exportőr, mind az importőr számára, ezen kívül tanúsítja az adásvételi szerződés létrejöttét is.

A kereskedelmi számla alapján kerülnek az egyéb okmányok kiállításra, tehát a kereskedelmi számla alapdokumentumnak tekinthető. A számla a legfontosabb dokumentum, amelyet az export formalitások során pl: szállítmány feladása előtti ellenőrzés, minőség ellenőrzés, vám-, és adó eljárásokra használunk. Ez az okmány az ellenérték bankok által történő beszedéséhez szintén szükséges.

Konzuli számla

Bizonyos importőr országok ragaszkodnak ahhoz, hogy a számla legyen aláírva, hitelesítve az importőr ország exportőr országában működő konzulátusa által. Ennek az a legfontosabb célja, hogy a konzuli számla egyfajta biztosítékot nyújt arra, hogy az okmány igazi és érvényes információkat tartalmaz. Amennyiben illet bocsátanak ki, akkor az importőr megbízhat a számlán feltüntetett adatok pontosságában, az exportőr ebben az esetben viszont a számla igazolás ellenében díjat köteles fizetni.

SELLER		INVOICE DATE AND NO		CUSTOMER'S ORDER NO	
		OTHER REFERENCES			
CONSIGNEE		BUYER			
		PRESENTING BANK			
PORT OF LOADING		COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS			
COUNTRY OF FINAL DESTINATION SHIP/AIR/ETC		TERMS AND CONDITIONS OF DELIVERY AND PAYMENT			
OTHER TRANSPORT INFORMATION		CURRENCY OF SALE			
MARKS AND NUMBERS		DESCRIPTION OF GOODS		GROSS WEIGHT	CUBIC METERS
NO. AND KIND OF PACKAGES	SPECIFICATION OF COMMODITIES (IN CODE AND/OR IN FULL)	NET WEIGHT(S)	QUANTITY	UNIT PRICE	AMOUNT
<p>It is hereby certified that this invoice shows the actual price of the goods described, that no other invoice has been or will be issued, and that all particulars are true and correct.</p> <p>By _____ Title _____ Date _____ Authorized Signature _____ Place _____</p>		PACKING			
		FREIGHT			
		OTHER COSTS (SPECIFY)			
		INSURANCE			
		TOTAL INVOICE AMOUNT			

5. kép: Kereskedelmi számla minta
Forrás: WWW.DOCUMENTSFOREXPORT.COM

A proforma számla

Egy eladói ajánlatként is tekintendő, és tartalmazza a lehetséges szállítmány minden fontos részletét. A proforma számla egy export szerződés kiindulópontja, amikor az exportőr ajánlatkérést kap az importőrtől, akkor proforma számlát állíthat ki részére. Általában a proforma számla a következő adatokat tartalmazza: az exportőr neve és címe, az importőr neve és címe, az áru megnevezése, jellemzése, szállítási mód, egységár, a származási ország neve, rendeltetési ország megnevezése, szóban állási határidő és egyebek.

Vámszámla

A vámszámla úgy tekintendő, mint a kereskedelmi számla egyfajta kiegészítése, amelyet a vámhatóságok sokszor meghatározott formátumban igényelnek, melyben az exportőr a szerződés fontos részleteiről külön nyilatkozik (árumegevezés, mennyiség, értékesítési ár, fuvardíj, biztosítások, csomagolási költségek, szállítási feltételek, fizetési mód, tömeg és/vagy térfogata az áruknek). Mindez az import vám rendeltetési helyen történő meghatározását szolgálja. Általában az exportőrnek azt is ki kell jelenteni a vámszámlában, hogy valamennyi részlet és adat, amit az okmányra írt igaz, korrekt, és néha az áru exportőr országában szokásos üzleti értékét is fel kell tüntetni. Amennyiben a kereskedelmi számlát az importőr ország vámhatóságai által előírt formában állítják ki, akkor ez szintén vámszámlaként tekinthető, és ez a kötelezettség jellemző az Egyesült Államok, Kanada és Ausztrália kereskedelmére.

5.5. Váltó

A váltó egy olyan különleges írásbeli okmány, amely a kibocsátó fizetési felszólítását vagy feltétlen fizetési ígéretét tartalmazza egy meghatározott személy részére egy meghatározott összeg vonatkozásában. Ez az okmány tehát egy meghatározott összegű pénzmennyiség egy későbbi időpontban, vagy azt megelőzően történő kifizetésére tartalmaz egy kötelezettség vállalást. Ez az okmány a nagykereskedelemben speciális jelentőséggel bír.

A váltónak következő szereplői vannak:

- **Kibocsátó:** Az a személy, aki a váltót kiállítja.
- **Címzett:** Az a személy, aki a váltó tartozást kifizeti.
- **Kedvezményezett:** Az a személy, akinek a részére a fizetést teljesíteni kell.
- **Váltóbirtokos:** Az a személy, akinek a birtokában van ez a okmány.
- **Forgató:** Az a személy, aki aláírta a váltót a hátoldalán.
- **Forgatmányos:** Az a személy, akinek a részére a váltót forgatják. A forgatmányos fogja megkapni a váltó kibocsájtójától a fizetést.

A váltóazonosító száma (a pénzintézet tőlé k):

A kiállítás helye ideje összeg számmal Ft

Fizetek e váltó alapján-nak
vagy rendelkezésre Ft
összeg betétvel

A fizetés helye Az esedékesség megelőlése

A kiállító aláírása és pénzforgalmi jelölészáma

6. kép: Magyar váltóúrlap minta

Forrás: SAJÁT KÉP

Exchange for US\$25,000.00 No. CI-00888
March 15 20 01

AT SIGHT of this First of Exchange (Second Unpaid)

pay to the order of UVW Exports
the sum of Twenty Five Thousand U.S. Dollars

Draw n under documentary credit No. SB-87654 of The Sun Bank,
Sunlight City, Import-Country, dated January 26, 2001

To The Moon Bank
5 Moonlight Blvd.,
Export-City and Postal Code, Export-Country

UVW Exports

7. kép: Angol nyelvű váltó-minta

Forrás: WWW.HICHEM.COM

A váltó típusai:

- **Látra szóló váltó:** Ebben az esetben a váltó címzettje a fizetést bemutatáskor kell teljesítse.
- **Határidős váltó:** Ebben az esetben a váltóhoz kapcsolódó fizetési kötelezettség az esedékességkor vagy pedig egy meghatározott időtartamot követően esedékes.

5.6. Biztosítási kötvény vagy igazolás

A biztosítási kötvény vagy igazolás egy olyan szerződéses dokumentum, melyet a biztosítótársaság bocsát ki.

Kártérítéshez való jogot testesít meg, és a biztosítási szerződés létrejöttének igazolására szolgál, valamint tartalmazza azokat a pontos feltételeket, melyek mellett a kártalanítás meg fog történni, valamint az ehhez kapcsolódó információkat (a kockázati kör, időtartam stb).

A biztosítás egy kockázat áthárítási mechanizmusként értelmezhető, amely teljes vagy részleges pénzügyi kártalanítást biztosít az árukárok vagy megsemmisülés esetében, amelyet a biztosított fél befolyási körén túl lévő események okoztak. A biztosítási szerződés alapján a biztosító kártérítést fizet a biztosítottnak egy meghatározott összegű, meghatározott időintervallumban bekövetkező kár felmerülése esetén, biztosítási díj fizetése ellenében.

Bizonyos típusú biztosítások (pl.: termékfelelősség-biztosítások) a kockázatkezelés elengedhetetlen részei, és bizonyos országokban kötelezőek.

A biztosítás kizárólag a pénzben kifejezhető károk ellen nyújt védelmet, nem lehet biztosítani a jó üzleti hírnevet, az üzletmenet folytonosságát, a piaci részesedést vagy a fogyasztói bizalmat stb, azaz a biztosítási kötvények ezekre a károkra nem vonatkozhatnak.

Egy biztosítási kötvény kiállításának részletei a következők: a szerződő felek megnevezése, hajó neve vagy az egyéb fuvarszköz megnevezése, az áru értéke, repülőgép járatszáma, a biztosítás kezdetének helyszíne, biztosítás összege, csomagok jele és száma, áruk megnevezése, kártérítés rendezésével megbízott képviselő neve és címe, kibocsátás időpontja.

5.7. Packing list – Csomaglista

A packing list vagy csomaglista felsorolja a szállítmányban foglalt árukat, valamennyi csomag vonatkozásában megadva az árumegnevezést a mennyiségeket és a tömeget. A packing list-et a feladó állítja ki és a címzettnek küldi el. A packing list gyakran kíséri a szállítmányt a többi kereskedelmi vagy fuvarokmánnyal együttesen. A packing list-nek összhangban a többi okmánnyal tartalmaznia kell az áruk megnevezését és a szállításra vonatkozó részleteket, valamint az áruk jelölését.

5.8. Mérési jegyzőkönyv vagy mérlegelési igazolás

Sokszor a fuvardíj a tömeg vagy térfogat alapján kerül meghatározásra. Amennyiben a számítás alapjául a tömeg szolgál, akkor a feladó a szállítás céljára az exportőr által bevallott tömeget elfogadhatja. Ha a fuvardíj kiszámításának a térfogat az alapja, akkor a fuvarozó ragaszkodhat ahhoz, hogy mérési igazolást állítsanak ki amely tartalmazza az áruk megnevezését, mennyiségét, hosszát, szélességét, mélységét és a hajó nevét, rendeltetési kikötőt stb.

5.9. CMR fuvarlevél

Ez egy szabványosított, egységesített okmány a határokon átívelő nemzetközi közúti áruszállításra vonatkozóan amely az ENSZ ajánlásán alapul. Az Európai Unióban, valamint az egyéb európai országokban használatos.

A CMR fuvarlevelet abban az esetben használjuk, hogyha a fuvarozás olyan országokat érint, amelyek aláírták a CMR egyezményt. A CMR egyezmény teljes neve: Egyezmény az Áruk Nemzetközi Közúti Fuvarozására vonatkozóan. Ez az ENSZ által elfogadott egyezmény, melyet Genfben 1956-ban írtak alá. Az egyezmény kiterjed a különböző jogi kérdésekre, amelyek a közúti áruszállítással kapcsolatosan felmerülnek. Az egyezményt az európai országok nagy része ratifikálta.

6. NEMZETKÖZI FIZETÉSI FELTÉTELEK OKTATÁSA, BEMUTATÁSA ELEMZÉSE

Fizetési feltételek

A fizetési feltételek tartalmazzák azokat a részleteket, amelyek szerint az eladó és a vevő az áruszállítást vagy az adásvételt lebonyolítja. Általában ezek a feltételek meghatározzák az esedékes pénzüsszeg kifizetésének határidejét is. A nemzetközi kereskedelemben a növekvő versenyhelyzet nem korlátozódik kizárólag az áru árára, vagy a szállítási határidőre, hanem egyre inkább kiterjed a fizetési feltételekre is.

Többféle módja van annak, hogy egy eladó az áru ellenértékét megkapja, amennyiben külföldre szállít. Ezek a módok általában attól függenek, hogy milyen megbízhatónak számít a vevő. Általában – a belföldi értékesítéshez hasonlóan – amennyiben a vevő megbízhatónak tűnik, akkor az értékesítést hitelben is történhet, ha viszont nem, akkor az előrefizetés szükségszerű. Az export szállítások esetében nem csak ezek a fizetési módok használatosak.

A következő lista az eladó szempontjából legbiztonságosabb fizetési módok sorrendje:

1. Előrefizetés
2. Akkreditív/okmányos meghitelezés
3. Okmányos beszedvény (D/P,D/A), váltó
4. Nyitva szállítás
5. Egyéb módszerek, pl. bizományosi értékesítés

Az óvatos exportőr bármely halasztott fizetésű szállítmány esetében csak nagy körültekintés után nyújt hitelt. A szállítók kiértékelik az új vevőiket, és folyamatosan figyelemmel tartják a számuk rendezését. Az óvatos cégek úgy is dönthetnek, hogy elutasítják a vevő kérését a hitelnyújtásra vonatkozóan, amennyiben a mérlegelt feltételekből fakadó kockázatokat túl magasnak találják. Ez esetben az exportőr visszavonhatatlan és igazolt akkreditívot vagy előrefizetést javasolhat a vevőjének.

Az exportőrök hosszú távú kapcsolataik alapján akár 30-180 napos fizetési haladékokat is kínálhatnak, de természetesen csak a teljesen megbízható vevők számára.

A fizetési feltétel az export üzletkötés nagyon fontos részét képezi. Az a kérdés hogy hol, hogyan és mikor kapja meg az exportőr az ellenértéket, az a felek által folytatott tárgyalások kezdetén tisztázandó.

Többféle módon kaphatja meg az ellenértéket az exportőr, és ezek a különböző fizetési módok különböző fokú kockázatokat származtatnak rá nézve.

A következő feltételeket szokták általában figyelembe venni a fizetési feltétel meghatározásakor:

1. az exportőr ismeretei, információi a vevőjére vonatkozóan,
2. a vevő pénzügyi helyzete,
3. a fizetés biztonságának foka, amennyiben az előre fizetés nem jöhet szóba,
4. a fizetés költsége, és gyorsasága,
5. a piacon lévő verseny, és a versenytársak szokásos fizetési feltételei,
6. az eladó és a vevő országában (esetleg) érvényesített korlátozások.

6.1. Előrefizetés

Azt a fizetési módot takarja, amikor valamilyen árut még annak átvétele, leszállítása előtt pénzügyileg kiegyenlítenek. Bármely fizetési mód ide tartozik, amely esetében a normál határidő előtt megtörténik a fizetés, még azt megelőzően, hogy az árut vagy a szolgáltatást a vevő átvette/ birtokba vette volna. Az előrefizetés

bizonyos esetekben az eladó által megkövetelt feltétel, amellyel önmagát a vevő csődje vagy fizetési képtelensége ellen védi.

A szállítóknak nem biztos, hogy elegendő tőke áll rendelkezésükre, hogy egy jelentős mennyiségű megrendelésre vonatkozó alapanyagot megvásároljanak, ezért az előrefizetés az alapanyagok megvásárlásának is része lehet.

Ez a fizetési mód az exportőr szempontjából nézve a legkedvezőbbnek tekinthető, nagyon biztonságos és nem származik belőle az exportőrre nézve semmilyen hitelezési vagy transzferálási kockázat.

Amennyiben a vevő országában lévő körülmények nem elég stabilak és nincs garancia az ellenérték megkapására, akkor az eladó szintén ragaszkodhat ehhez a fizetési módhoz.

A fizetés többféle konkrét formában történhet (váltó, banki átutalás, készpénz) az adásvételi szerződésben meghatározott devizanemben. Az importőr általában nem fogadja el ezt a fizetési módot, kivéve ha jelentős túlkereslet van a termék iránt az országában, vagy amennyiben a termékek a vevő különleges egyedi kívánságának megfelelően lettek legyártva.

Ennél a fizetési módnál az importőr az áruk feladását megelőzően elküldi az ellenértéket az eladó részére. Az importőrnek ez esetben biztosnak kell lennie abban, hogy az eladó valóban feladja a szállítmányt az adásvételi szerződésnek megfelelően. Az előrefizetés valamennyi kockázatot az importőrre, a vevőre helyezi.

Használatának fő okai a következők:

1. Az importőr cég újnak tekinthető
2. Az importőr hitelképessége kérdéses és/vagy az ország politikai-, gazdasági szempontból nagyon kockázatos
3. Monopolhelyzet
4. Amennyiben jelentős túlkereslet van a termékre vonatkozóan és az eladónak nincsenek erős versenytársai a piacon

Az előrefizetéshez kapcsolódóan mind előnyök, mind hátrányok értelmezhetők. Ez a fizetési mód közvetlen eladó-vevő kapcsolatot feltételez és anélkül, hogy bankári szolgáltatást igénybe vennének és ebből következően kedvező az ára is. A vevő viszont nagyon magas fizetési kockázattal bír ez esetben, hiszen kicsi az érdekérvényesítő

képessége abban az esetben, ha az eladó rossz minőségű árut, helytelen illetve hiányos okmányokat küldd.

Ezen túlmenően még az is előfordulhat, hogy az eladó egyáltalán nem adja fel az árut, annak ellenére sem, hogy a vevő teljes mértékben kifizette azt.

Az eladó diktálhatja a fizetési feltételeket, amennyiben az importőr ismeretlen számára, vagy a hitelképessége kérdéses/nem elfogadható színvonalú és a vevő ennek ellenére igényt tart az árura. Ebben az esetben nincs más alternatívája, mint az, hogy elfogadja az előre fizetést. Ez a fizetési mód a legolcsóbb a fizetési módok között, hiszen az exportőr számára nincs sem jutalék, sem bankköltség, ami fölmerülne.

6.2. Akkreditív

Ez a fizetési mód az utóbbi időkben igen elterjedté vált, mivel az exportőr számára a hitelezési és fizetési kockázatokat teljes mértékben megszünteti.

Az akkreditív egy bank írásos kötelezettség vállalása arra az esetre, ha az exportőr teljesíti az akkreditívben megfogalmazott valamennyi feltételt.

A vevő akkreditív nyitási megbízást ad a bankjának és ezért őt megbízónak hívjuk a továbbiakban, míg az exportőrt az akkreditív kedvezményezettjének nevezzük.

Nagyon fontos hogy az akkreditívnel a fizetés az okmányok alapján történik, nem pedig az adásvételi szerződés, vagy pedig az áru fizikai jellemzői alapján.

Az akkreditív meghatározza, hogy melyek azok az okmányok melyeket az exportőrnek be kell nyújtania. Ilyenek általában: Bill of Lading, kereskedelmi számla, származási bizonyítvány, váltó, biztosítási kötvény, állatorvosi igazolás stb. (a konkrét szállítási szerződés részleteinek függvényében).

Az akkreditív mindig tartalmaz egy lejárat dátumot. A fizetésért felelős bank megvizsgálja, hogy valamennyi benyújtott okmány megfelel-e az akkreditívben megfogalmazott követelményeknek. Amennyiben nem, akkor az okmányeltérést a fizetést megelőzően kell rendezni, mégpedig a lejárat idő előtt.

Röviden: az akkreditív tehát a vevő bankjának (nyitóbank) egy írásos fizetési kötelezettségvállalása az eladó számára vagy az eladó bankjának részére (elfogadó/negociáló bank, fizető bank).

Az akkreditív egy meghatározott pénzösszeg meghatározott devizanemben történő kifizetésére vállal kötelezettséget, feltéve hogy az eladó teljesíti az előre meghatározott feltételeket és a meghatározott időintervallumon belül benyújtja az előírt okmányokat.

Az akkreditív egy formai ügylet és akkor használatos ha az eladó nem akar hitelt nyújtani a vevőjének. Ebben az esetben tehát az akkreditív a vevő hitelképességét a bank hitelképességével helyettesíti.

A bank nem vállal semminemű felelősséget az áruk minőségéért vagy létezéséért az okmányok eredetiségéért vagy az adásvételi szerződés bármely előírásának teljesítéséért.

Az akkreditívre vonatkozó, azt szabályozó szokvány harmadik pontjának megfelelően, az akkreditív egy olyan ügylet, amelyben a bank a vevő rendelkezésének megfelelően cselekszik és fizetést vállal egy harmadik fél (az exportőr) részére az okmányok bemutatása és a kapcsolódó feltételek teljesítése ellenében.

Az akkreditíves fizetésbe bekapcsolódó szereplők:

- A vevő, importőr (megbízó), aki kezdeményezi az akkreditív nyitási folyamatot, az exportőr javára megbízást ad a bankjának az akkreditív nyitására, és meghatározza az exportőr által benyújtandó szükséges okmányokat.
- A bank, amely kibocsátja az akkreditívet a megbízó rendelkezései alapján (nyitóbanknak), és kötelezettséget vállal arra, hogy fizetést teljesít az exportőrnek a megfelelő előírt okmányok bemutatása ellenében.
- Az a bank, amelyik igazolja, (konfirmálja) az akkreditívet, igazoló banknak minősül. Az igazoló bank ugyanazt a kötelezettséget vállalja, mint a nyitóbank. Az igazoló bank kötelezettséget vállal tehát a fizetésre, meghatározott esetekben, így akkor is, ha a másik bank fizetésképtelen, vagy visszautasította a fizetés teljesítését.
- Abban az esetben ha az exportőr váltót bocsát ki a vevőre, akkor az akkreditívet kibocsátó bank fizető banknak minősül. Ugyancsak fizetőbanknak minősül akkor is, amennyiben a váltót az importőr

bankjára bocsájtják ki. Amennyiben a fizető bank nem az exportőr országában helyezkedik el, akkor a hitelezés lehetővé teszi bármely banknak az okmányok átruházását és a fizetés exportőrnek történő kifizetését.

Az akkreditív különböző típusai:

1. Visszavonható, és visszavonhatatlan akkreditív:

- a. **Visszavonható akkreditív** esetében a nyitóbank fenntartja a jogot a meghitelezés bármikor történő visszavonására vagy módosítására a kedvezményezett hozzájárulása nélkül.
- b. **Visszavonhatatlan akkreditív** esetében a nyitóbanknak nincs joga megváltoztatni a meghitelezés feltételeit a kedvezményezett jóváhagyása nélkül.

2. Igazolatlan vagy igazolt akkreditívek: Az igazolt akkreditív a legmagasabb szintű védelmet nyújtja az eladónak, mivel az akkreditív nem vonható vissza, és feltételei nem változtathatóak meg egyoldalúan a vevő által, továbbá két bank van bekapcsolódva az ügyletbe és garantálják az esedékességkor történő fizetést. Előfordulhat, hogy az exportőr nem bízik meg a nyitóbankban és ragaszkodik, hogy a saját helyi bankja a nyitott akkreditívet igazolja. Az importőrnek nem érdeke az ilyen igazolás, mivel az igazoló bank jutaléka további költségekkel terheli.

3. Átruházható és nem átruházható akkreditív: Átruházható akkreditív esetében az exportőr a meghitelezés összegét teljesen vagy részben átruházhatja egy vagy több további szereplőnek. Ez akkor lehetséges, amennyiben a meghitelezés egyértelműen megjelöli hogy az átruházás lehetséges.

4. Fix összegű és feltöltődő akkreditív: Egy fix összegű akkreditív egy meghatározott időtartamra és egy meghatározott összegre vonatkozik. Az akkreditív lejár, amennyiben a meghitelezés összege kimerült. Abban az esetben, ha feltöltődő meghitelezést használunk, az akkreditív automatikusan újraindul változatlan összeggel és időtartammal, azt követően, hogy kimerítették. Az ilyen akkreditív akkor kedvező, ha az exportőr és az importőr gyakori árucserét folytat egymással.

- a. **Tehát a feltöltődő akkreditív** esetében egyetlen akkreditív fedez sokszoros szállítást egy hosszabb időintervallumon keresztül. Ebben az esetben ahelyett, hogy mindig új akkreditívet nyitnának a következő szállítmányokra, a vevő olyan akkreditívet állít ki, amely értékében vagy időtartamában feltöltődik. Az akkreditív feltöltési ideje szerint két típus lehetséges.
- b. **Kumulatív típus:** Ebben az esetben a nem felhasznált összeg átvitelre kerül a következő időintervallumra
- c. A **nem kumulatív típus** esetében ez az átvitel nem valósul meg.
5. **Halasztott fizetési akkreditív:** Ebben az esetben a meghitelezés időtartama során a szállító hitelt nyújt a vevőnek az áru leszállítását követően.
6. **Stand by credit (készenléti akkreditív):** A készenléti akkreditív hasonlít a teljesítési garanciához, azzal a különbséggel, hogy az akkreditív tulajdonságaival is rendelkezik.

Ez a típusú akkreditív biztosítja, hogy a kedvezményezett nem teljesítés vagy nem fizetés esetén a kibocsátó bankhoz fordulhat a fizetést illetően. Ez a típusú akkreditív főként az Egyesült Államokban használatos, ahol a bankok jogilag korlátozva vannak bizonyos típusú garanciák kibocsátásában.

Tehát ez a típusú akkreditív párhuzamos fizetési forrásként szolgál akkor, ha az elsődleges forrás a fizetési kötelezettségét részben vagy egészben nem teljesítené. Az ilyen akkreditív a fizetési vagy teljesítési garanciákat helyettesíti.

7. **Back to Back akkreditív:** Ez egy olyan megállapodás, amelyben az egyik akkreditív egy másik akkreditív fedezeteként működik: az első akkreditív értesítő bankja lesz a másik akkreditív kibocsátója, vagyis nyitóbankja. Ez az akkreditív típus főleg a re-export ügyleteknél használatos, annak érdekében, hogy a viszonteladó finanszírozni tudja az importbeszerzéseket és leplezze a tényleges szállítót kilétét.

Ezt az akkreditív típust szokták még „ellen- akkreditívnek” is nevezni. Ez az akkreditív típus a szállítást megelőző finanszírozásként szolgál a kedvezményezettnek. Amennyiben a kedvezményezett alapanyagot akar vásárolni egy harmadik féltől, az export

szerződés teljesítése érdekében, akkor kérheti a bankját, hogy új akkreditívet nyisson.

8. Red Close Credit (Vörös tintával záradékolt kredit): Ez a típusú akkreditív egy olyan rendelkezést tartalmaz (általában vörös tintával írva), mely lehetővé teszi az eladónak, hogy lehívjon egy meghatározott összeget az értesítő banktól még a szállítást vagy az az előírt okmányokat bemutatását megelőzően. Tehát ez egy olyan szállítmány előfinanszírozásként is értelmezhető, amelyet az importőr a kedvezményezettnek nyújt.

6.3. Az okmányos beszédvénny

Ez egy nemzetközi kereskedelemben alkalmazott fizetési mód, melyben az importőr országában működő bank az exportőr számára beszedi, és eljuttatja a szállítmány ellenértékét. Ebben az esetben az exportőr bemutatja a szállítási és a beszédéssel kapcsolatos okmányokat a saját bankjának, amely ezeket megküldi a levelező banknak az importőr országában. Ezt követően a külföldi bank (bemutató bank), átveszi a fuvarokmányokat és az áruk tulajdonjogát igazoló okmányokat, amelyek szükségesek a szállítmány átvételéhez, majd ezeket fizetés ellenében kiszolgáltatja a vevőnek (D/P típusú inkasszó), vagy pedig a fizetésre vonatkozó kötelezettségvállalás ellenében adja át ezeket a vevőnek (DA típus).

A tranzakciókba bekapcsolt bankok megkísérlik az ellenérték beszédését, de (szemben az okmányos meghitelezéssel) nem vállalnak rá garanciát, csak azért felelősek, hogy helyesen valósítsák meg az exportőr beszédésre vonatkozó megbízását.

6.3.1. D/P típusú okmányos inkasszó

Ez egy olyan megállapodás, melyben az exportőr arra utasítja a bankot, hogy a tulajdonjogot megtestesítő vagy rendelkezési jogot biztosító fuvar- és egyéb okmányokat adja át a vevőnek, de csak abban az esetben amennyiben a vevő teljes egészében kifizeti a számlát és/vagy az okmányokat kísérő váltót.

Ezt a fizetési módot éppen ezért hívjuk D/P típusú okmányos beszedvénynek, mivel a bemutatott okmányok ellenében történik az ellenérték beszedése. E fizetési mód szerint az exportőr egy bemutatáskor esedékes váltót bocsáthat ki, és ad át a hozzátartozó okmányokkal együtt a bankjának, azzal a rendelkezéssel, hogy a bank szolgáltatassa ki az áruhoz kapcsolódó okmányokat, de csak abban az esetben, ha a fizetés megtörtént. Ezt követően az okmányt elküldik a levelezőbanknak (az importőr országába) azzal a rendelkezéssel, amit az eladó az előzőekben megadott. Amikor a vevő teljesítette a fizetést, birtokba veheti az árut.

A folyamatra számai a következők:

1. Az exportőr kiállítja a nyomtatványt a bankjának
2. Az importőr feladja az árut és az okmányokat a szállítványozónak
3. A szállítványozó elküldi az árut és megkapja a fuvarozótól a Bil l of Ladinget
4. A szállítványozó elküldi az okmányokat az exportőr bankjának
5. A bank elküldi őket az importőr bankjának
6. Az importőr fizetést teljesít, vagy váltót fogad el és megkapja az okmányokat
7. Az importőr benyújtja az okmányokat a fuvarozónak és átveszi az árut
8. Az importőr bankja átutalja a pénzt
9. Az exportőr bankjánál jóváírják az összeget



8. kép: D/P típusú okmányos beszedvény

Forrás: WWW.ALFONSOAREA.COM

6.3.2. D/A típusú inkasszó Okmányok váltó elfogadása ellenében

Ez egy olyan megállapodás, amelyben az exportőr azzal bízza meg a bankot, hogy adja át a fuvarozás és az áru feletti tulajdonjogot megtestesítő okmányokat az importőrnek, abban az esetben, ha az importőr elfogadja a kísérő váltót, annak aláírásával. Ennél a fizetési módnál az exportőr egy határidős váltót bocsát ki az importőr részére, és ez a határidő általában 30-180 napig terjed.

A nem-fizetés következményei D/P típusú inkasszónál:

Amennyiben az importőr elmulasztja a fizetést az okmányok levelezőbank által történő bemutatása után, akkor az exportőrnek felmerülhetnek további költségei az áru rendeltetési helyen történő raktározása és biztosítása vonatkozásában. Amennyiben az importőr véglegesen elutasítja a szállítmány átvételét, lehet hogy az eladónak új vevőt kell találnia. Amennyiben új vevőt nem tud az exportőr találni, akkor az áru visszaszállítása válhat szükségessé.

A nem-fizetés következményei D/A típusú inkasszó esetében:

A kockázatok magasabbak, mint a D/P típusú inkasszónál, ugyanis a D/A típusú inkasszó esetében az importőrnek csak az esedékességkor kell a fizetést teljesíteni. Az áru kiszolgáltatásától az esedékességig az exportőrnek kell viselnie a hitelezés kockázatát, hiszen az importőr már átvette az árukat.

Amennyiben az importőr elmulasztja az ellenérték kifizetését, akkor az exportőrnek polgári pert kell indítania, amely magas költségekkel és jellemzően sok gonddal jár.

Mivel az okmányos beszedvény, mint fizetési mód a vevő iránt jelentős bizalmat feltételez, ezért csak akkor tanácsoljuk, amennyiben a következő feltételek együttesen fennállnak:

1. az exportőr és az importőrnek jól bevezetett kapcsolata van,
2. csak nagyon kicsi vagy elhanyagolható a vevő fizetéseképtelenségének kockázata,
3. amennyiben a politikai és gazdasági helyzet stabil,
4. amennyiben az akkreditív túl drága vagy nem jöhet szóba.

6.4. Nyitva szállítás

A nyitva szállítás egy hitelviszonynak tekintendő, amelyben a vevő az áru átvételét követően fizet vagy pedig a halasztott fizetést teljesíti meghatározott időszakonként.

Olyan fizetési módról van szó, amelynél az exportőr közvetlenül a partnerének küldi az árut. Ez a fizetési feltétel különösen gyakori kapcsolt vállalkozások esetében (pl.: holdingok), ahol a felek közötti kapcsolat hosszú távú és abszolút bizalmon alapul.

Ez a fizetési mód egyszerű, és nem jár többletköltségekkel. Mint fizetési feltétel kizárólag akkor jöhet szóba, ha az exportőr pénzügyileg elég erős, hogy hitelt nyújtson a vevőjének. Továbbá azt is feltételezi, hogy az importőr országában nincsenek az árucserére vonatkozó korlátozások.

6.5. Bizományi értékesítés

Olyan kereskedelmi megállapodásnak minősül, melyben az eladó a vevőnek úgy küldi az árut, hogy az csak az áruk továbbértékesítése után fizeti ki őket. Az eladó ilyenkor fenntartja a tulajdonjogát az áru felett, egészen az ellenérték teljes kifizetéséig, és egy meghatározott időtartamot követően a nem értékesített árukat visszaszállíttatja.

Nagyon gyakori, hogy a tárgyalások során a fizetési módoknak csak rövidített változatát használják, éppen ezért fontos ismernünk ezeket. Az alábbiakban néhány gyakran használatos angol rövidítést tüntettünk fel:

- **Net monthly account:** Olyan fizetés, amely a számla kiállításának dátumát követő hónap utolsó napján esedékes.
- **PIA:** Előrefizetés.
- **Net 30 Payment :** Harminc napos fizetés a számla kiállítástól számítva.
- **EOM:** Hó végén történő fizetés.
- **1% 10 Net 30:** 1% árengedmény amennyiben az ellenérték 10 napon belül jóváírásra kerül, egyéb esetben 30 nap, a számla kiállításának dátumától számítva.

- **COD:** Utánvét.
- **L/C:** Akkreditív.
- **Bill of exchange:** Váltó, amely később esedékes.
- **CBS:** Készpénz fizetés szállítás előtt.
- **CIA:** Előrefizetés.
- **D/P:** D/P típusú okmányos inkasszó.
- **D/A:** D/A típusú okmányos inkasszó.

7. KOCKÁZATKEZELÉS ÉS BIZTOSÍTÁSOK A KÜLKERESKEDELEMBEN ÉS A NEMZETKÖZI LOGISZTIKAI FOLYAMATOKBAN

A kockázatok a kereskedelmi kapcsolatok megkerülhetetlen velejárói, különösen a nemzetközi kereskedelemben. Az elmúlt 10 évben a kockázatok jelentősen megváltoztak. Az üzleti élet összetettsége, a pénzügyi nehézségek valószínűsége jelentősen megemelkedett, az ebből fakadó kockázatok megnöttek.

A nemzetközi kereskedelemben való sikeresség nagymértékben a kockázatok körültekintő értékelésén is múlik. A kockázatok csökkenthetők, sőt ki is küszöbölhetők, a lehető legnagyobb mértékben történő fedezésük által. A kockázatok lehetséges minimalizálására vagy megszüntetésére való törekvés nagymértékben javíthatja a vállalat nyereségességét.

A nemzetközi kereskedelem kockázatai: A nemzetközi kereskedelem kockázatai az alábbi kategóriákba sorolhatók:

1. Kereskedelmi kockázat
2. Politikai kockázatok
3. A külföldi jog miatt felmerülő kockázatok
4. Rakománykockázatok
5. Hitelkockázatok
6. Külföldi deviza árfolyamváltozásának kockázatai

7.1. Kereskedelmi kockázatok

A kereskedelmi kockázatok a belföldi piacokon is léteznek, de hatásaik a nemzetközi kereskedelemben sokkal nagyobbak. A nemzetközi kereskedelemben előforduló változások nagyon gyakoriak és nehezen előrejelezhetőek.

A nemzetközi piacokon a termék elfogadtatását nagyon nehezen mérhetjük le, és a keresletben vagy a kínálatban megvalósuló változások sem prognosztizálhatóak.

A kereskedelmi kockázatok a következő tényezőkből fakadnak:

1. változások a vevő fizetőképességének helyzetében (csőd),
2. a nemzetközi piacokra vonatkozóan nem elégséges információ mennyiség,
3. a nemzetközi piacok előírásainak nem megfelelő export termék,
4. a hosszú szállítási idők,
5. változó szállítási feltételek.

Általában a kereskedelmi kockázatokat az exportőr viseli, és nem átháríthatók professzionális kockázatkezelőkre biztosítási díj fizetése ellenében. Amennyiben az áru a kereslet vagy a kínálat megváltozása következtében, vagy egyéb okokból eladhatatlanná válik, az exportőr vissza kell fordítsa, így további fuvarozási költségek merülnek fel és esetleg csak veszteséggel tudja továbbértékesíteni az áruját.

A kereskedelmi kockázatok a partnerek vagy a piacok miatt léteznek. Fő okaik a partnerek közötti nagy távolság, a különböző a kulturális, politikai és gazdasági környezet, valamint a hazai és nemzetközi szabályozórendszer.

A naprakész információ a világgazdaságokra vonatkozó trendek változásáról nagyon hasznos lehet az exportőr számára. A nemzetközi piacokon résztvevő nagyszámú versenytárs a keresleti és kínálati körülményeket befolyásolni képes. A hazai termelés lenyomhatja az árakat, az exportőr piaci szegmensében új helyettesítő termékek is megjelenhetnek.

A termék nyereségességét az exportpiacokon az alábbi tényezők is befolyásolják:

- 1. Változások a vámjogban, vámtételekben vagy a nem tarifális korlátozásokban:** A vámtételek megváltoztatása vagy új, nem tarifális korlátozások (adminisztratív protekcionizmus bevezetése) jelentős kockázatokat és veszteségeket okozhat.
- 2. Szállítási díjak:** A szállítási díjak a számla értékének jelentős hányadát képviselhetik, és bármilyen változás a szállítmánnyal kapcsolatos költségekben kihat az exportőr nyereségére. A fuvar-költségek megváltozása nem befolyásolja az Ex-Works vagy az Incoterms F csoportjába tartozó (FCA, FAS, FOB) alapon meghatározott árakat, de jelentős hatással van az Incoterms C és D csoport klauzulái szerint ajánlott árakra. Ez a kockázat nem létezik, amennyiben mozgó áras klauzulát határoznak meg a felek.
- 3. Változások a külföldi piac jellemzőiben:** A divat vagy a fogyasztói szokás megváltozása szintén veszteséget okoz az eladónak.
- 4. Árfolyamváltozások:** A hazai vagy a külföldi fizetőeszköz árfolyamváltozása hatással van az árbevételre.

Kereskedelmi kockázatoknak tekintendők a következők:

- a partner nem a szerződés szerint szállít vagy fizet,
- a kereskedelmi partner eláll a szerződés teljesítésétől,
- a szerződés különbözőképpen történő értelmezése.

A megfelelő fizetési feltételek (D/P típusú inkasszó vagy akkreditív) csökkenthetik, vagy akár ki is küszöbölhetik a különböző kockázatokat, ideértve a rendelések visszamondását, késedelmes szállítás vagy fizetés kockázatát is.

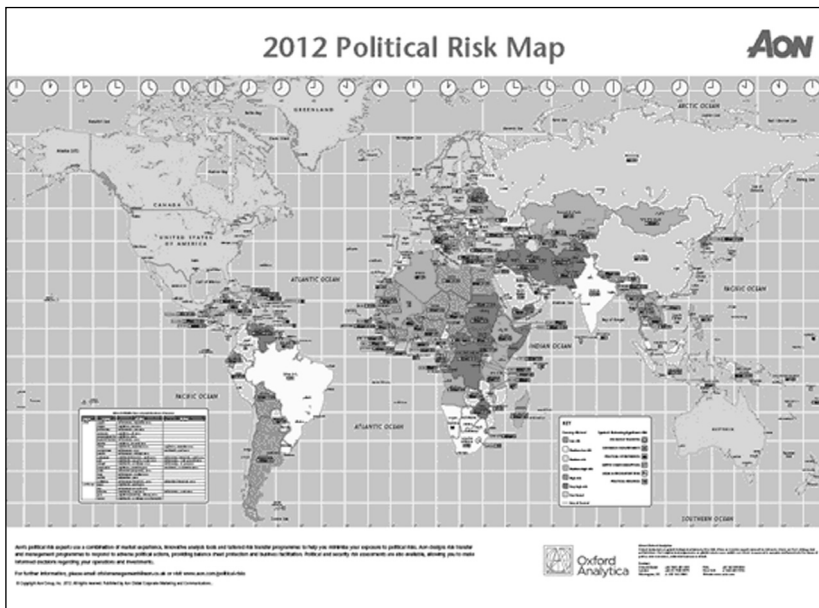
A kereskedelmi kockázatok csökkenthetők előrejelzési módszerekkel és a változó üzleti környezetre vonatkozólag begyűjtött információkkal is.

7.2. Politikai kockázatok

Ez alatt azt értjük, hogy veszteséget szenvedünk a politikai változások vagy az ország instabilitásának következtében. Az instabilitás eredhet a kormányváltásból, jogszabályváltozásból a külkapcsolatok változásából vagy katonai hatalomátvételtől.

Az alábbiakban néhány példát találunk a politikai kockázatokból eredő veszteségekre:

1. A szállítmány háború során történő elkobzása
2. Terrorizmus/ emberrablás
3. Államcsíny
4. Polgárháború
5. Népfelkelés
6. Egyéb konfliktus vagy erőszak



9. kép: Politikai kockázat térkép

Forrás: [HTTP://WWW.OXAN.COM/ABOUT/MEDIA/News/AONPOLITICALRISKMAP2012.ASPX](http://www.oxan.com/ABOUT/MEDIA/News/AONPOLITICALRISKMAP2012.ASPX)

A háborús kockázatokat nehéz számszerűsíteni, mivel csak nagyon kisszámú eset áll rendelkezésünkre. A háborús cselekmények, terrorizmus, katonai hatalomátvételek szintén jelentős politikai kockázatokat hordoznak.

Bizonyos politikai kockázatok biztosíthatók a nemzetközi ügynökségeken keresztül, vagy más kormányzati szerv által.

A befektetők számára a politikai kockázatokat egyszerűen akként is meghatározhatjuk, mint olyan pénzvesztést, amelyet az ország kormányzatában vagy a szabályozási környezetében történő változások miatt szenvedünk el.

A politikai kockázatok egyéb formákat is felvehetnek: változás az országot vezető pártban, új elnök kinevezése. Ezek a változások kihatással lehetnek az adott ország közgazdasági környezetére és a piaci lehetőségekre.

A politikai kockázattérkép a politikai kockázat átfogó szintjét és típusait jelzi, figyelembe véve 6 különböző típusú kockázatot, annak érdekében, hogy valamennyi ország kockázatait egy 6 fokú skálán osztályozni lehessen.

A politikai kockázatok a politikai helyzet változásából fakadnak és az exportőr vagy importőr országokat egyaránt érintik. A fő okok a következők: instabil politikai rendszer, rossz nemzetközi kapcsolatok, vallási/etnikai csoportok közti konfliktusok, korrump vezetés, folyamatosan változó kormányzat.

A politikai kockázatok bizonyos mértékben kiküszöbölhetők az exportpiac országának megválasztásával. A biztosító társaságok szintén fedezetet nyújthatnak ezen kockázatok némelyikére, az állami exporthitel-biztosító szervezetek (pl. MEHIB) ugyancsak fedezik részben ezeket a kockázatokat. A gazdasági és pénzügyi változásokkal szemben a politikai kockázatok jóval nehezebb megbecsülni, és nehezebb védekezni is ellenük.

7.3. Jogi kockázatok

Jelentős kockázatok merülnek fel a különböző külföldi jogrendszerekből következően is. Minden kapcsolatban, bármennyire szíves és hosszú távú is, előfordulhatnak vitás esetek vagy nézeteltérések. A jogi kockázatok csökkenthetők választott bíróság kikötésével.

A jogi kockázatok olyan kockázatok, amelyek a jog alkalmazásának bizonytalanságából fakadnak, illetve ezen kívül a szerződések jog vagy rendelkezések értelmezésének különbségéből eredhetnek.

Minden országnak megvan a saját kereskedelmi joga, tehát egyidejűleg különböző jogok léteznek mind az exportőr, mind az importőr országában. A jogi eljárások ezen kívül még összetettek, és nagyon drágák is. A jogi kockázatok a határokon átívelő kereskedő különleges kockázatait alkotják.

Ki vagyunk téve a többféle jogrendszerhez kapcsolódó bizonytalanságok hatásainak és szembe kell néznünk azzal a bizonytalansággal is, hogy a konkrét jogi probléma megoldására milyen joghatóság illetékes. Mind az irányadó jog, mind a joghatóság megfelelő meghatározása az adásvételi szerződésben nagyon ajánlatos a felek számára.

7.4. Rakományhoz kapcsolódó kockázatok

A szállítmánybiztosítás fedezetet nyújt a szállítás során bekövetkező fizikai árukárok vagy elvesztéssel szemben, mind szárazföldi, vízi és légi fuvarozás esetében.

Nagyszámú veszély jelentkezik az áruk szállítása során, ezért az exportőrök a leggyakrabban úgy döntenek, hogy rakományaikat biztosítják, és erre többféle szállítmánybiztosítási módozat is a rendelkezésükre áll.

Az idők során az áruk szállítása nagyon jelentősen javult. A legtöbb árut továbbra is tengeren szállítják. A fuvarozással kapcsolatos kockázatok mind az export-, mind pedig az importügyletekben előfordulnak.

A lehetséges veszélyek listája hosszú: viharok, ütközés, lopás, lék, robbanás, tűz, kalózkodás, rablás, stb. Minden exportőrnek szüksége van a szállítmány biztosítások ismeretére, hogy a kívánt védelmet a lehető legkisebb költség mellett megvalósíthassa. A pénzügyi veszteségek áthárítására a professzionális kockázatkezelőkre szintén lehetséges.

7.5. Hitelezési kockázatok

A hitelezési kockázatokat legegyszerűbben akként határozhatjuk meg, mint annak a veszélyét, hogy a partner nem teljesíti a szerződéses feltételekben foglalt kötelezettségét. Hitelezési kockázat merül fel akkor, ha a szállító leszállítja az árut a vevőnek, anélkül hogy megkapná annak ellenértékét.

Az exportőrnek, aki szállítói hitelt nyújt, a következő kockázatokat szükséges ismernie:

1. A szerződés egyoldalú felmondása a vevő által az áruk vagy szolgáltatások leszállítását megelőzően,
2. a leszállított árut vagy szolgáltatásokat nem kifizetése,
3. váratlan vis maior helyzetek: kormányzati beavatkozás (export vagy import embargó, természeti katasztrófák, transzferálási kockázat (amikor a helyi fizetőeszköz átváltása idegen fizetőeszközzé nem lehetséges), háború, forradalom, zendülések és sztrájkok.

Vis maior

Olyan általános fogalom, amely mind a szállítási, mind az építési szerződésekben előfordul, és mentesíti a szerződő feleket a szerződéses kötelezettségeik teljesítése alól.

A kockázatok gyakran jelentkeznek a hitelügyleteknél is, különösen a nemzetközi kereskedelemben. A nemzetközi üzleti élet kockázatosabb, mint a hazai kereskedelem, a hitelezési kockázatok pedig nem ugyanazt jelentik amennyiben egy cég a belső piacon értékesít, és amikor a külföldi piacokra kilép.

A hitelnyújtás az exportőrök számára megkerülhetetlenné vált, annak érdekében, hogy a versenyhelyezettel szembe tudjanak nézni. A hitelre történő értékesítés a versenyképesség egyik tényezője lett, és sok esetben a hitelnyújtás az egyik legfontosabb feltétele a vásárlásnak.

Kimondhatjuk, hogy a hitelnyújtás egy gyakran kötelező a kelleke a külkereskedelmi kapcsolatoknak a nemzetközi üzleti életben történő siker szintén függ attól is, hogy az exportőr mennyire képes

hitelt nyújtania a vevőinek, a lehetőségekhez képest a lehető legkedvezőbb legversenyképesebb feltételekkel.

Az export nagyon kockázatos tevékenységgé válhat, amennyiben hitelre értékesítünk, hiszen az importőrök diktálhatják a szállítási feltételeket, mivel túl sok exportőr versenyez ugyanazon piacon. A fizetési képtelenségek aránya sokat emelkedett a 2008 őszi pénzügyi válság óta. Az exportőrnek elegendő pénzmennyiséggel kell rendelkezzen ahhoz, hogy hitelt tudjon nyújtani a külföldi vevőinek, és fel kell készülnie a hitelezési kockázatok viselésére.

Amikor árut hitelre értékesítettünk, akkor a kockázatok abból eredhetnek, hogy a vevő esetleg nem lesz képes az esedékességkor a fizetési kötelezettségének eleget tenni.

Előfordulhat az is, hogy bár a vevő kezdeményezi a fizetést, de a vevő országában olyan változások következhetnek be, amelyek miatt a pénz nem érkezik meg az exportőrhez (lásd: 2013. március 16-i ciprusi bankzárlat esetét).

Bármi is legyen az indok, amennyiben a pénzt az eladó nem kapja meg akkor vesztesége keletkezik. Ezekben a jelentős kockázattal bíró esetekben az exporthitel-biztosítás hasznos lehet az exportőrök, valamint az exportőröket finanszírozó bankok számára is. Világszerte több szervezet foglalkozik az exporthitelek biztosításával.

A hitelbiztosítók fedezetet teremtenek a következő kockázatok ellen:

1. A vevő fizetési képtelensége
2. Csőd
3. A vevő elfogadható indok nélkül megtagadja az áru átvételét

A biztosítási kötvények viszont nem fedezik a következő kockázatok:

1. Kereskedelmi nézeteltérések/ viták a leszállított áru minőségére vonatkozóan,
2. az áru természetéből fakadó károk,
3. a vevő nem tud importengedélyt szerezni,

4. az exportőr képviselőjének, vagy a beszedéssel megbízott banknak a csődje illetve fizetéseképtelensége,
5. azok a veszteségek és károk amelyek piaci alapon biztosíthatók.

7.6. A valuta árfolyam ingadozásából fakadó kockázatok

Amennyiben az exportőr külföldi devizanemben számláz (pl. a vevő devizanemében), akkor ki van téve az árfolyamváltozás hatásainak. Ha a külföldi fizetőeszköz gyengül, a belföldi fizetőeszköz (HUF) viszonylatában, akkor az exportőr veszteséget fog elszenvedni.

Ez a kockázat gyakran kihat azokra a cégekre, amelyek exportálnak és/vagy importálnak, de a befektetőket is fenyegeti

Nincs viszont árfolyamkockázat abban az esetben, ha a számlát hazai fizetőeszközben (magyar forintban) állítjuk ki. Ebben az esetben ugyanis a partner az, aki ki van téve az árfolyamváltozás kockázatainak.

Kockázathárítás harmadik félre

A magyar exportőr kezelheti a kockázatait az által is, hogy a következő szereplőkre áthárítja azokat:

- **Hitelezési kockázat:** MEHIB (Magyar Export Hitelbiztosító Rt.)
- **Fizikai kockázatok:** piaci alapon működő biztosítótársaság
- **Termékfelelősségi kockázatok:** piaci alapon működő biztosítótársaság
- **Árfolyamkockázatok:** kereskedelmi bank

7.7. Szállítmánybiztosítás

Ez egy olyan biztosítási szerződés, melynél a szárazföldi, légi vagy tengeri úton szállított rakományt ért sérülés vagy elvesztés esetében kártérítést fizet a biztosító.

A biztosító a kedvezményezettnek (a kötvény kedvezményezettjének) teljesíti a fizetést, amennyiben a kötvény által fedezett rakomány megsérül, károsodik illetve elveszik a szállítás időtartama alatt.

Vevők, eladók, képviselők és bankok – mind olyan szereplők, melyeknek egyaránt szüksége lehet szállítmánybiztosításra: tehát tulajdonképpen bárki, aki az áruk mozgásában érintett.

Létezik kapcsolat a biztosítás és az Incoterms 2000-es vagy 2010-es klauzulái között: ugyanis a CIF vagy CIP klauzulák esetében a biztosítás szerződéses kötelezettségnek tekintendő. Egyéb klauzuláknál pl. EXW, DDP stb. a biztosítás csak érdekünk, de nem kötelezettség.

Annak alapján, hogy az áruk elvesztésének vagy sérülésének kockázata mikor száll át az eladóról a vevőre, egyik vagy mindkét szerződő fél köthet biztosítást, a szállítás arra a szakaszára, ahol a kockázatokat ő viseli.

A szállítmánybiztosítás arra való, hogy védje a biztosítottat a megsérült, megsemmisült, vagy elveszett rakományegységekből fakadó károk ellen.

Az exportőrnek pénzügyi vesztesége keletkezhet, ha az áruk az indulási és a rendeltetési hely közötti szállítás során károsodnak. Annak érdekében, hogy ezeket a veszteségeket elkerülje, az exportőrnek biztosításra lehet szüksége.

A biztosításra vonatkozó igény kettős magyarázatú: jogi és kereskedelmi okai vannak, ugyanis a közvetítők kártérítési felelőssége korlátozott.

Közvetítőknek tekintendők mindazok a fuvarozók, szállítványozók, kikötői vagy vámügynökségek, melyek az árukat a különböző helyszíneken kezelik.

A tengeri áruszállítás esetén a felelősségük olyan összegre korlátozott, melyek általában nem fedezik az exportőr tényleges kárát. Amennyiben utófinanszírozás van, akkor a bankok szintén ragaszkodnak a biztosítási fedezethez, annak érdekében, hogy pénzügyi helyzetüket védjék.

A biztosításokra kereskedelmi okok alapján is szükség van. Ha az áruk megsérültek, akkor az importőr lehet, hogy nem fog a szerző-

dés szerint fizetni. Ha árukár fordul elő, akkor a veszteség nem csak a szállított árura értelmezhető, hanem az elmaradt haszonra is.

A biztosításnak 7 fő elve van:

1. Jóhiszeműség elve
2. A biztosítható érdek elve
3. A kártérítés elve
4. A hozzájárulás elve
5. Az átruházás elve
6. A veszteség minimalizálás elve
7. Causa proxima(a legközelebbi ok) elve

A jóhiszeműség elve egy nagyon egyszerű, alapvető és elsődleges elv, amely szerint a biztosítási szerződést a felek abszolút jóhiszeműen és egymásban megbízva írják alá.

A biztosítható érdek elve azt jelenti, hogy a biztosított személynek biztosítási érdekekkel kell rendelkeznie a biztosítás tárgyában. Biztosítási érdekekkel egy személy akkor rendelkezik, amennyiben a biztosítási tárgy fizikai léte számára előnyt jelent, és a nem-léte pedig veszteséget származtat. Egyszerűen megfogalmazva a biztosított személy pénzügyi veszteséget kell szenvedjen a biztosítás tárgyában bekövetkező kár által.

Pl.: egy üzem tulajdonosának biztosítási érdeke van az üzemet illetően, hiszen ebből pénzbevétele származik. A tulajdonjog tehát nagyon fontos szerepet játszik a biztosítási érdek meghatározásában.

A kártérítés elve azt jelenti, hogy a biztosítási szerződés aláírása kizárólag az előre nem látható pénzügyi veszteségek elleni védelem érdekében történik, amelyek a jövőbeli bizonytalanságokból származnak. A biztosítási szerződés nem azért jön létre, hogy nyereséget termeljen, vagyis kizárólagos célja, hogy kár vagy elvesztés esetében kompenzációt, kártalanítást nyújtson.

A hozzájárulás elve a kártérítés elvének következménye, azokra a kártérítési szerződésekre vonatkozik, ahol a biztosított egynél több kötvénnyel rendelkezik, ugyanarra a dologra vonatkozóan. E szerint az alapelv szerint a biztosított a kártérítést csak a tényle-

ges kárának mértékéig követelhet, vagy az összes biztosítótól, vagy pedig egyetlenétől. Amennyiben egyetlen biztosító a teljes kártérítést kifizeti, akkor a biztosító jogosult arányos hozzájárulást kérni a többi biztosítótól.

A jogátruházás elve értelmében amennyiben a biztosítottat a károk vagy veszteségek vonatkozásában kártalanították, akkor az ilyen vagyontárgyának tulajdonjoga a biztosítóra átszáll. Ez az alapelv csak és kizárólag akkor alkalmazható, ha a megsérült vagyontárgy a kárt követően még bárminemű értékkel bír.

A veszteség minimalizálásának alapelve azt jelenti, hogy a biztosítottnak mindig törekednie kell a biztosított vagyontárgy veszteségének csökkentésére. A biztosított minden szükséges intézkedést és lépést meg kell tegyen annak érdekében, hogy felügyelete alatt tartsa és csökkentse a bekövetkező veszteségeket. A biztosított nem viselkedhet felelőtlenül, pusztán amiatt, hogy a tulajdonát biztosította, azaz a biztosított felelős azért, hogy védje a biztosított vagyontárgyát és a további károkat elkerülje.

A *causa proxima* alapelve (latin kifejezés), más szóval a legközelebbi ok alapelve azt jelenti, hogy amennyiben egy bizonyos veszteséget egynél több okra vezethetünk vissza, akkor a legközelebbi ok az, amelyet a biztosító felelőssége tekintetében vizsgálat alá vonunk.

Biztosítási okmányok

- **Biztosítási ajánlat:** Egy olyan formanyomtatvány, mely a később aláírandó biztosítási szerződés alapját képezi.
- **Biztosítási kötvény:** Olyan okmány, melyben a biztosító és biztosított közötti szerződés valamennyi feltételét feltüntetik.
- **Biztosítási igazolás:** Egy olyan okmány, amely bizonyítja a biztosítási szerződés létezését, de nem tüntet fel benne a biztosítási feltételeket.

A különböző szállítmánybiztosítási kötvények különböző kártérítési felelősséget biztosítanak

- **ICC „A” módzat:** Ez a kötvény az árukat érő károk és elvesztés minden veszélyét fedezi, ez a legszélesebb körű módzat.

- **ICC „B” módozat:** Ez a kötvény az „A” módozatnál kevesebb veszélyre terjed ki.
- **ICC „C” módozat:** Legsúlykebb kockázati körre kiterjedő biztosítás.

A háborúk, sztrájkok és zavargások valamennyi módozattól kizártak. Ezek a kockázatok külön igény alapján biztosíthatók ugyan, de csak pótdíj ellenében.

Kockázat	„A” módozat	„B” módozat	„C” módozat
Szárazföldi fuvarszköz kisiklása, borulása	+	+	+
Hajóval, más fuvarszközzel, külső objektummal való ütközés	+	+	+
Tűz, robbanás	+	+	+
Fuvarszköz megfeneklése, földnek ütközése, elsüllyedése, felborulása	+	+	+
Rakomány kirakodása szükségkikötőben	+	+	+
Földrengés, vulkánkitörés, villámcsapás	+	+	-
Közös hajókár, (general average)	+	+	+
Rakomány tengerbe dobása	+	+	+
Rakomány vízbemosása	+	+	-
Víz hajóba, fuvarszközbe, konténerbe, raktérbe történő behatolása	+	+	-
A fuvarszközbe be- vagy kirakodása során elszenvedett teljes kár	+	+	-
Mentéssel kapcsolatos kiadások	+	+	+
Kalózkodás, lopás, kiszolgáltatás megtagadása	+	-	-
Durva rakománykezelés	+	-	-
Elszennyeződés	+	-	-

1. táblázat: A különböző szállítmánybiztosítási módozatok tartalma
Jelmagyarázat: (+): tartalmazza, (-): nem tartalmazza vagy kizárt

Szállítmánybiztosítások által nem fedezett kockázatok:

- **Késedelmes kiszállítás:** Az elmaradt haszon vagy piaci veszteség, amelyet a késedelmes kiszállítás okoz, a biztosítási feltételekből kizárt.
- Ugyancsak kizártak az olyan **természetes és elkerülhető kereskedelmi veszteségek**, mint pl.: zöldségek és gyümölcsök súlyvesztése száradás következtében.
- **Erőszakos cselekmények:** Bizonyos kockázatok, mint pl.: háborúk, sztrájkok, zendülések és polgárháború általában kizártak, kivéve ha külön megállapodtak benne a felek

Teljes kár

- **Tényleges teljes kárról** beszélünk, amennyiben a biztosított rakomány fizikailag megsemmisült, nincs lehetőség az áruk megmentésére, javítására. A biztosított rakomány sérülése kizárja a további felhasználást pl.: a cementes zsák megköt a tengervízzel való érintkezés során betonná. A rakomány végérvényes elveszett, pl. a hajó elsüllyedt.
- **Vélelmezett teljes kárról** akkor beszélünk, amikor az áru oly mértékben sérült, hogy a kijavítása és a helyreállítása több anyagi ráfordítást igényel, mint az áru értéke.

Közös hajókár

Előfordulása független attól, hogy az áru biztosítva van-e vagy sem. Egy olyan szándékos áldozat, vagy kiadás eredményeképpen jelentkezik, amelyet a hajó kapitánya, vagy elsőtisztje rendel el, annak érdekében, hogy a hajót vagy az árukat egy fenyegető közös veszélytől megóvja, a hajó és az áruk tulajdonosainak érdekében. Fontos megjegyezni, hogy a kiadás vagy az áldozatot szándékosan hozzák, de megfontoltan és ésszerű módon.

A közös hajókár a következőképpen valósulhat meg:

1. Bizonyos árukat a vízbe dobnak annak érdekében, hogy a hajót megkönnyítsék.
2. Kiadást eszközölnek pl.: a hajó szükségkikötőbe való vontatásával.
3. A tűz eloltása érdekében vizet permeteznek a raktérbe.

Amennyiben közös hajókár merül fel, a hajó kapitánya ezt a kikötői hatóságoknak jelenti. A kikötői hatóságok egy kárbiztost neveznek ki, aki a közös hajókár jegyzőkönyvét elkészíti, és meghatározza a hajó és a különböző áruk feladói között a hozzájárulás mértékét. Miután a rakományok tulajdonosai a közös kárhoz történő hozzájárulásukat kifizették, a hajóstársaság kiszolgáltatja nekik az árut.

A következő okmányok benyújtása szükséges, ahhoz, hogy a biztosítótársaság a kárigényt rendezni tudja:

1. Eredeti biztosítási kötvény, vagy igazolás
2. Bill of Lading másolata
3. Kárjegyzőkönyv
4. Eredeti számla, és packing list a súlyokkal, és a szállítási specifikációkkal együtt
5. Az ügyre vonatkozó levelezés
6. Kárszámla

8. AZ EU VÁMKÓDEXE ÉS A KÖZÖSSÉGI VÁMTARIFA LEGFONTOSABB SZAKNYELVI VONATKOZÁSAI

Az Európai Közösségek (EK) alapszerződésében (ún. RÓMAI SZERZŐDÉS, 1957) biztosított a tőke, a személyek és az áruk szabad mozgása.

Az áruk szabad mozgásának biztosítása, valamint a harmadik országokból beszállított árukkal szembeni egységes fellépés igénye vámunió létrehozását kívánta meg, amely 1968-tól működik.

Ettől az időponttól a tagországok közötti kereskedelmet nem terheli vám, illetve a harmadik országokból behozott árukra minden tagországban azonos vámtarifa alapján, azonos mértékű vámot szabnak ki. A forgalmi adók harmonizálása is elkezdődött, de ez a terület a tagállamok nemzeti hatáskörébe tartozik.

1994. január 1-től az EK belső határain megszűnt a vámellenőrzés. Vámellenőrzés csak a közösség külső határán történik a harmadik országból behozott vagy oda kivinni szándékozott árukra vonatkozóan. Az egyik tagországban előállított, illetve a harmadik országból történt behozatalt követően a szabad forgalomba bocsátott („vámkezelt”) termék vámellenőrzés nélkül szállítható a másik tagországba, az ilyen áruforgalom nem tartozik vámellenőrzés alá.

Vannak azonban olyan áruk (pl. jövedéki termékek), amelyek az adó megfizetése nélkül csak hatósági felügyelet mellett szállíthatók egyik tagországból a másik tagországba. A hatósági felügyelet ezen termékek esetén a jövedéki (esetlegesen más) jogszabályból következik, és az adóraktárak közötti adómentes szállítás ellenőrzésére terjed ki.

A vámunió egyik lényeges eleme, hogy minden tagországban azonos vámjogszabályt alkalmaznak. Az EK-nak 1994 óta van egységes szerkezetű vámjogszabálya

A **vámunió** másik lényeges eleme, hogy a harmadik országból behozott árukra minden tagországban azonos mértékű vámot vetnek ki. A fizetendő vámot – és az egyéb kereskedelempolitikai intézkedéseket is – a Közös Vámtarifa tartalmazza.

8.1. Alapfogalmak

Területi hatály

A közösségi vámjogszabály területi hatálya a Közösség vámterülete.

Vámtartozás

Valamely személynek az adott árura meghatározott kiviteli vámok (kiviteli vámtartozás) vagy behozatali vámok (behozatali vámtartozás) összegének megfizetésére vonatkozó kötelezettsége.

Közösségi jellegű áru

Teljes egészében a Közösség vámterületén létrejött vagy előállított áru, amely nem tartalmaz a Közösség vámterületének részét nem képező országokból vagy területekről Importált árut,

- a Közösség vámterületének részét nem képező országokból vagy területekről Importált áru, amelyet szabad forgalomba bocsátottak (a vámtartozást megfizették),
- a Közösség vámterületén belül kizárólag az első bekezdésben említett árukból vagy az első és a második bekezdésben említett árukból létrejött vagy előállított áru.

Nem közösségi jellegű áru

Az előző pontban említett áruktól eltérő áru.

Kereskedelempolitikai intézkedések

Az áruk behozatalára és kivitelére vonatkozó közösségi rendelkezések formájában létrehozott nem tarifái Is Intézkedések, pl. felügyeleti vagy védintézkedések, mennyiségi korlátozások vagy kontingensek, valamint behozatali vagy kiviteli tilalmak.

Vámigazgatási eljárás

A vámhatóság által a vám- és egyéb jogszabályok rendelkezéseinek érvényesítése érdekében végzett cselekmények összessége. Ezen eljárások közül kiemelt jelentősége van a vámkezeléseknek, vagyis az áruk vámeljárási alá vonásának.

Vámút

Olyan földrajzi pont vagy terület, amelyen árut külön engedély nélkül lehet átszállítani a vámhatáron.

A nem közösségi áru után fizetendő vám összegét alapvetően a vámérték és a vámtétel(ek) ismeretében lehet meghatározni. A két tényező szorzata adja meg azt az összeget, amelyet az adott ügyben az ügyfélnek vám címén ki kell fizetnie.

Alapvető információ a Közös Vámtarifán alapuló TARIC kód. Ezért is fontos a nem közösségi áru pontos ismerete, hiszen ennek alapján végezhető el a pontos árubesorolás.

A származási hely meghatározása szintén szükséges, hiszen az Európai Unió eltérő elbánást (kedvezmények vagy szigorítások) írhat elő ugyanarra a termékre, attól függően, hogy honnan származik.

8.2. GSP

Ez az 1971-től alkalmazott rendszer a fejlődő országokból származó importra alkalmazható. A GSP-n belül biztosított kedvezményes vámtételek alkalmazásának feltételeit az EU egyoldalúan állapítja meg, hiszen itt nem a kölcsönösség az alap.

8.3. Származási szabályok

A származási szabály előírásainak alkalmazásával lehet meghatározni azt az országot, amelyből az adott nem közösségi áru származik, vagyis, ahol termelték vagy meghatározott módon feldolgozták. A kedvezményes elbánást (legyen az egyoldalú vagy szerződéses) csak azon ország származó terméke kapja meg, amely megfelel a kedvezményes származási szabályokban foglalt kritériumoknak.

DUPLICATE APPLICATION FOR A MOVEMENT CERTIFICATE EUR1 No. S			
1. Exporter (Name, full address, country)		See notes overleaf before completing this form.	
3. Consignee (Name, full address, country) (Optional)		THE EUROPEAN COMMUNITY and (Insert appropriate countries or groups of countries or territories)	
6. Transport details (Optional)		4. Country, group of countries or territory in which the products are considered as originating EC	5. Country, group of countries or territory of destination
7. Remarks			
(1) If goods are not packed indicate number of articles or state "in bulk" as appropriate.	8. Item number: marks and numbers	Number and kind of packages (1): description of goods	9. Gross weight (kg) or other measure (litres, cu. m., etc)
			10. Invoices (Optional)
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> Duplicate Application Form for retention by Chamber of Commerce (if not required, detach before presentation to Customs). </div>			

10. kép: EUR-1 minta
 Forrás: SAJÁT KÉP

Ezek, a nemzetközi kereskedelemre vonatkozó szabályok érvényre jutását támogató vámjogi eszközök, hasonlóan a vámokhoz, lehetnek preferenciálisak és nem preferenciálisak.

A nem preferenciális származási szabályok feltételeit a vámjogi szabályozás rögzíti.

Alkalmazási területei:

- az antidömping- és értékkiegyenlítő vámok érvényesítése,
- megtorló vámok,
- a mennyiségi korlátozások és importtilalmak,
- az importfelügyeleti rendszer,
- az export-visszatérítés és
- a külkereskedelmi statisztika.

A preferenciális származási szabályok alkalmazásának az a célja, hogy segítse a szerződő országokkal való szorosabb gazdasági együttműködést vagy ösztönözze a fejlődő országok gazdasági fejlődését és az együttműködést.

Az EU tagállamai által bonyolított külkereskedelem meghatározó része preferenciális feltételekkel bonyolódik.

A származó helyzet igazolására többféle okmány is benyújtható. Attól függően, hogy a szabályozás milyen igazolás elfogadását teszi lehetővé, az alábbiak lehetnek: „FORM A”, vagy EUR-1 vagy számlanyilatkozat.

8.4. Az áruk vámértéke

A fizetendő vám megállapításának második alapeleme a vámérték meghatározása, amely az un. GATT Vámérték Egyezmény rendelkezésein alapul, de ezeket a rendelkezéseket beépítették az Unió vámjogi szabályozásába is. Eszerint az Importált áruk vámértéke az üzleti érték, vagyis az az ár (kiigazítva a vámérték megállapítására ható egyéb tényezőkkel), amelyet az Importáló országba Irányuló export célú eladás során az árukért ténylegesen fizettek vagy fizetni fognak.

8.5. A Közös Vámtarifa (TARIC)

A vámtartozás keletkezésekor a jog szerint fizetendő vám az Európai Közösségek Vámtarifáján alapul, aminek része az ún. Kombinált Nomenklatúra.

A vámeljárások gyorsítása, a kapcsolódó szabályozások átláthatósága és az egyszerűbb alkalmazás érdekében az Unió belül on-line adatbázist hoztak létre. Az ún. Integrált Vámtarifa (továbbiakban: TARIC) az Unió összes tarifális kereskedelempolitikai Intézkedését (vámítétel, tarifális kedvezmények, piacvédelmi szabályok) tartal-

TARIC measure information [Show all information]		The reference date is 08-02-2010
Goods nomenclature code: 1001909100		Last update: 29-10-0012
1 - 2 / 2		
Section II	Vegetable products	
Chapter 10	CEREALS	
1001	Wheat and meslin	
1001 10	- Durum wheat	
1001 90	- Other	
1001 90 10	-- Spelt for sowing	
	-- Other spelt, common wheat and meslin	
1001 90 91	--- Common wheat and meslin seed	
1001 90 91 10 ▼	---- Meslin seed	
Erga.Omnes.en (TOUT)		
	→ Third country duty (01-07-2000 -) : 95.00 EUR / 1000 kg	R2008/97
	→ Tariff preference (01-01-2009 -) : 0 %	R2008/97
Chile (cCL)		
	→ Tariff preference (02-12-2001 -) : 0 %	R2008/97
Cyprus (cCY)		
	→ Airworthiness tariff suspension (31-12-2000 -)	R2506/01
	→ Airworthiness tariff suspension (30-12-2000 -)	R2506/01
Top		
1001 90 91 20 ▼	---- Common wheat seed	
1 - 2 / 2		

11. kép: TARIC adatbázis
Forrás: WWW.EC.EUROPA.EU

mazza. A folyamatosan változó, dinamikus adatbázisban naponta több ezer módosítást hajtanak végre. A TARIC rendszer az Interneten valamennyi tagország nyelvén hozzáférhető.

Vámuniós szerződések

Az EU-nak jelenleg három országgal van érvényes vámuniós szerződése, ezek: a Török Köztársaság, az Andorral Hercegség és a San Marinói Hercegség. A vámuniós szerződések nem terjednek ki valamennyi áruira (pl. a Törökországból behozott egyes mezőgazdasági termékekre).

8.6. Vámeljárások

8.6.1. Árutovábbítás

Az árutovábbítási eljárás során az áruk felügyelete az egyik vámhivataltól átkerül a másik vámhivatalhoz. Az eljárásnak az EU-ban alapvetően két fajtáját különböztetjük meg:

- külső- és
- belső árutovábbítási eljárást.

A külső árutovábbítási eljárással a nem közösségi árukat lehet egyik vámhivataltól a másik vámhivatalig szállítani.

A belső árutovábbítási eljárással közösségi árukat lehet a Közösség két pontja között harmadik országon keresztül szállítani (pl. Magyarországról Szerbián át Görögországba történő szállítás).

TIR Egyezmény szerinti árutovábbítás

A jelenleg alkalmazott TIR Egyezményt 1975-ben kötötték az ENSZ égisze alatt. Célja a közúti forgalomban szállított áruk határátkelésének meggyorsítása.

ATA/ Isztambuli Egyezmény

Az ATA és az Isztambuli Egyezmények – fő célként – az áruk Ideiglenes kiszállítását, majd vissza hozatalát könnyítik meg. A gyakorlatban kiállításokra, vásárookra, sportrendezvényekre Ideiglenesen kiszállított áruk vámkezelésénél alkalmazzák, de média társaságok,



Union Internationale
des Transports Routiers (IRU)

CARNET TIR *

4 volets

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par _____
Issued by

3. Titulaire _____
Holder

4. Signature du/des/desqu(e) de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of an/each/each of the issuing association and stamp of the association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organisation:

(name, address, pays / name, address, country)

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ _____
Country/Countries of departure

7. Pays de destination _____
Country/Countries of destination ()*

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (*)
Registration No(s), of road vehicle(s) ()*

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (*)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ()*

10. No(s) d'identification du (des) conteneurs(s) (*)
Identification No(s), of container(s) ()*

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet: _____
Signature of the carnet holder:

(*) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply

12. k p: TIR carnet
Forrás: SAJÁT KÉP

illetve magánszemélyek is használják nagy értékű áruk szállításánál). Az Isztambuli Egyezmény rendelkezései szerint, azon szerződő felek esetén, amelyek az Isztambuli Egyezményt alkalmazzák, az ATA Egyezmény rendelkezéseit már nem lehet alkalmazni. Tekintettel azonban arra, hogy az ATA Egyezményhez csatlakozott országok nem mindegyike szerződő fele az Isztambuli Egyezménynek, az ilyen országok viszonylatában még alkalmazni kell az ATA Egyezmény rendelkezéseit. Az ATA Egyezménynek és az Isztambuli Egyezménynek az EU valamennyi tagállama szerződő fele. Az ATA és az Isztambuli Egyezmény okmányai megegyeznek; csak az Ideiglenes behozatalban vámkezelhető áruk köre és az Isztambuli Egyezmény által meghatározott vám- mentességek között van különbség (ezen szabályoknak az árutovábbítási eljárásra nincs kihatásuk).

Az ATA Igazolvány nemzetközi vámokmány, amely

- Ideiglenes kivitel,
- közösségi áruk Ideiglenes kivitelét követően szabad forgalomba bocsátás,
- Ideiglenes behozatal és
- árutovábbítás vámeljárások céljára szolgál.

8.6.2. Szabad forgalomba bocsátás

A behozatali irányú vámeljárások közül a szabad forgalomba bocsátás vámeljárás az, amely véglegesen rendezi a harmadik országból behozott áru vámjogi sorsát. A szabad forgalomba bocsátással a nem közösségi áru elnyeri a közösségi áru vámjogi helyzetét.

A szabad forgalomba bocsátás maga után vonja

- a kereskedelempolitikai intézkedések alkalmazását,
- az áru behozatalával kapcsolatban megállapított egyéb vámalakítások elvégzését, és
- a jogszabály alapján fizetendő vámok és a nem közösségi adók és díjak megállapítását. Szabad forgalomba kell bocsátani a harmadik országból a Közösség területére végleges rendeltetéssel behozott árut. (Ez történhet ellenszolgáltatás mellett, vagy anélkül).

A vám összegének megállapítása a Közös Vámtarifán alapul. Az alkalmazandó konkrét vámtétel meghatározása alapvetően három tényezőn múlik, úgy mint

- az áru pontos vámtarifaszáma,
- származása ,
- és a szabad forgalomba bocsátás időpontja.

A vámáru-nyilatkozathoz az alábbi okmányokat kell csatolni az áru szabad forgalomba bocsátása iránti kérelem esetén:

- a számla, amely alapján az áru vámértékét bejelentették;
- ha ez szükséges, a vámáru-nyilatkozaton szereplő áruk vámértékének megállapítása céljából adott vámértékbevallás, amelyet az említett cikkben megállapított feltételeknek megfelelően állítottak ki;
- a preferenciális tarifális szabályok vagy egyéb, a bejelentett árura vonatkozó jogszabályoktól eltérő intézkedések alkalmazásához szükséges okmányok;
- minden olyan egyéb okmány, amely a bejelentett áruk szabad forgalomba bocsátását szabályozó rendelkezések alkalmazásához szükséges (pl. adott esetben behozatali engedély).

8.6.3. Gazdasági vámeljáráások

A gazdasági vámeljáráások alá azok a vámeljáráások tartoznak, amelyek a normál export, illetve Import ügyleten túl valamilyen konkrét gazdasági tevékenység megvalósításához kapcsolódnak. Ilyen lehet például az aktív és passzív bér munka (feldolgozás), vagy egy raktározási tevékenység mindaddig, amíg az áru végleges felhasználója nem bocsátja szabad forgalomba az árut. A gazdasági vámeljáráások köre az alábbi vámeljáráásokra terjed ki:

1. Vámraktározási eljárás
2. Aktív feldolgozás
3. Vámfelügyelet melletti feldolgozás
4. Ideiglenes behozatal
5. Passzív feldolgozás

1. Vámraktározási eljárás

A vámraktározási vámeljárásba nem közösségi árukat vagy – bizonyos esetben – közösségi árukat lehet bevonni. A vámraktározási eljárás alatt álló nem közösségi árukra nem kell vámot fizetni, és azok nem tartoznak a kereskedelempolitikai Intézkedések hatálya alá. A közösségi vámjog a vámraktáraknak alapvetően két fő formáját ismeri: a közvámraktárt és a magánvámraktárt. A köz-vámraktár olyan vámraktár, amelybe bárki rendelkezése alatt álló áru beraktározható. A magánvámraktárba azonban csak a raktárendélyes cég vagy személy rendelkezése alatt álló áru tárolható be.

2. Aktív feldolgozás

A feldolgozási tevékenységgel összefüggő gazdasági vámeljárások közül az aktív feldolgozás az egyik legelterjedtebb vámeljárási forma, mivel ez biztosítja az exportra termelő közösségi gazdálkodók számára azt a lehetőséget, hogy bármiféle vám megfizetése, illetve kereskedelempolitikai intézkedés alkalmazása nélkül hozzanak be harmadik országból származó termékeket. Ráadásul az eljárás alá vonható áruk körét is csak csekély mértékben korlátozzák.

Az aktív feldolgozási eljárás kétféle módon végezhető el:

- A harmadik országból behozott áru úgy kerül az aktív feldolgozás folyamatába, hogy a vonatkozó vámot felfüggesztik, illetve kereskedelempolitikai intézkedéseket sem alkalmaznak. Mindez azzal a feltétellel történik, hogy a feldolgozási műveletekből származó terméket (végterméket) a Közösség vámterületéről kiszállítják (felfüggesztő aktív feldolgozás).
- A harmadik országból behozott áru az ilyen áruért felszámítható behozatali vámok megfizetésével, illetve a kereskedelempolitikai intézkedések alkalmazásával kerül az aktív feldolgozás folyamatába. Ilyenkor a végterméknek a Közösség vámterületéről történő kiszállításakor a befizetett vámot visszatérítik (vám-visszatérítéses aktív feldolgozás).

Feldolgozási műveletek lehetnek a következők:

- az áru megmunkálása, ideértve az áru összeállítását vagy összeszerelését, vagy más áruba történő beszerelését;
- az áru feldolgozása;

- az áru javítása, ideértve a helyreállítását és a rendbehozatalát is, valamint
- az Európai Bizottság eljárásának megfelelően meghatározott olyan áru használata, amely nem épül be a végtermékbe, de amely lehetővé teszi vagy megkönnyíti a végtermék előállítását, még ha teljes egészében vagy részben elhasználódik is a gyártási folyamatban.

Az aktív feldolgozás végzéséhez a vámhatóság engedélyre szükeg. Az engedélyt annak a személynek a kérésére adják ki, aki a feldolgozási műveleteket végrehajtja, vagy végrehajtatja.

3. Vámfelügyelet melletti feldolgozás

A vámfelügyelet melletti feldolgozás vámeljárás lehetővé teszi nem közösségi áru olyan fajta feldolgozását a Közösség vámterületén, amely anélkül változtatja meg az áru jellegét vagy állapotát, hogy arra behozatali vámok vagy kereskedelempolitikai Intézkedések vonatkoznának, továbbá lehetővé teszi, hogy az Ilyen műveletek eredményeként létrejövő termékeket (vagyis a készterméket) a rá vonatkozó behozatali vámtétel alkalmazásával hozzák szabad forgalomba.

A vámfelügyelet melletti feldolgozásra vonatkozó eljárások olyan áruknál alkalmazandók, amelyeknek a feldolgozása nyomán keletkező áru alacsonyabb összegű Importvám alá tartozik, mint az importáru.

4. Ideiglenes behozatal

Az Ideiglenes behozatali eljárás lehetővé teszi az újrakivitelre szánt nem közösségi áru felhasználását az Unió vámterületén akkor is, ha az a használat miatti szokásos értékcsökkenést kivéve bármilyen változáson menne keresztül. Ezekre az árukra a kereskedelempolitikai Intézkedések hatálya nem terjed ki. Az Importvámok alól az Ideiglenes behozatal révén bekerülő áruk teljesen vagy részlegesen mentesülnek.

5. Passzív feldolgozás

A passzív feldolgozási eljárás lehetővé teszi a közösségi áru feldolgozás céljából történő Ideiglenes kivitelét a Közösség vámterületéről úgy, hogy a feldolgozásból származó visszahozott végtermék rész-

leges vagy teljes vámmentességgel vámkezelhető a szabad forgalom számára. Passzív feldolgozási eljárásban lehet például vámkezelni azt a közösségi árut, amelyet a vonatkozó bér munka szerződés alapján valamely Közösségen kívüli országban dolgoznak fel, és az abból, vagy annak felhasználásával előállított készterméket (végterméket) végleges rendeltetéssel hozzák vissza a Közösség területére.

A közösségi áru Ideiglenes kivitele passzív feldolgozás céljából a kiviteli vámok (az EU jelenleg nem alkalmaz kiviteli vámokat), a kereskedelempolitikai Intézkedések, és a közösségi áruknak a Közösség vámterületéről történő kiléptetéséhez kapcsolódó egyéb vámalakiságok alkalmazásával jár.

A passzív feldolgozási engedély megadásának feltételei:

- Közösségben letelepedett személy kaphatja meg;
- az ideiglenesen exportált áru a feldolgozott végtermékben azonosítható;
- a passzív feldolgozási eljárás alkalmazása nem sérti a közösségi feldolgozók alapvető érdekeit (gazdasági feltétel).

A teljes vagy részleges behozatali vámmentességet úgy kell teljesíteni, hogy a szabad forgalomba bocsátott végtermékre alkalmazható behozatali vámok összegéből le kell vonni azoknak a behozatali vámoknak az összegét, amelyek az ideiglenesen kivitt árura ugyanazon a napon akkor lennének alkalmazhatók, ha ezeket abból az országból importálnák a Közösség vámterületére, amelyben a feldolgozási műveleten vagy az utolsó feldolgozási műveleten keresztülmentek. Ez azt jelenti, hogy a feldolgozás során előállított végtermék után fizetendő vámterhet úgy kell megállapítani, hogy a végtermékre alkalmazható behozatali vámok összegéből le kell vonni az ideiglenesen kiszállított árukra – szabad forgalomba helyezésük esetén – fizetendő import vámokat.

Kérelem alapján azonban a behozatali vámok alól részleges mentesség adható azzal, hogy a feldolgozási művelet költségét tekintik a vámérték alapjának. A nem kereskedelmi jellegű áruk kivételével ez a mentesség nem alkalmazható abban az esetben, ha az ideiglenes exportárut, amely nem közösségi származású, nulla vámtétellel bocsátották szabad forgalomba.

Ha a feldolgozási művelet célja az ideiglenesen kivitt áru javítása, az árut teljes behozatali vámmentességgel kell szabad- forgalomba bocsátani abban az esetben, ha a vámhatóság számára egyértelműen megállapítható, hogy az árut díjmentesen javították szerződéses vagy jogszabályban foglalt garanciális kötelezettség alapján vagy gyártási hiba miatt.

8.6.4. Kivitel

A kiviteli vám eljárás lehetővé teszi, hogy a közösségi áru elhagyja a Közösség vámterületét. A kivitel magában foglalja a kiléptetést, a kereskedelempolitikai intézkedések alkalmazását, és – adott esetben – a kiviteli vámok kiszabását is (jelenleg az EU nem alkalmaz kiviteli vámokat). Minden exportra szánt közösségi árut kiviteli eljárás alá kell vonni.

A kiviteli eljárást – az utazási forgalom és üzemszünet kivételével – 2009. július 1. óta elektronikusan kell kezdeményezni annál a vámhatóságnál, ahol az exportőr letelepedett, vagy ahol az árut a kiszállításhoz becsomagolták, vagy a szállítóeszközbe berakták.

Az elektronikus kiviteli eljáráshoz az exportőrnek vagy megbízottjának a vámhatóságnál előzetesen regisztrálnia kell magát.

8.6.5. Elektronikus vámügyintézés Magyarországon

További lehetőség a vámkezelések elvégzésével összefüggő adminisztrációk csökkentésére az elektronikus vám eljárások (e-vám) alkalmazása. A NAV az „e-vám” környezet keretében – hazánkban – mind az import, mind az export vám eljárások tekintetében biztosítja az elektronikus árnyilatkozat adásának és feldolgozásának lehetőségét.

Az import e-vám alkalmazás – jelenleg – a szabad forgalomba bocsátás vám eljárásokhoz kapcsolódó vámkezelésekre terjedt ki. Ennek keretében a vámaru-nyilatkozatot elektronikusan lehet benyújtani a hivatal részére, és a vámkezelésről szóló határozatot is elektronikusan kapja meg az ügyfél.

MAGYARORSZÁG EGYSÉGES VAMARUNYILATKOZAT		1. Felület	
6	2. Fajta és osztály	3. Lapszám	4. Faj. sz. jel.
	5. Méretszám	6. Újrahaszn. sz.	7. Hivatkozási szám
	8. Újrahaszn. jelölés	9. Állás megnevezés	10. Állás megnevezés
	14. Állásjelölés	15. Állásjelölés	16. Állásjelölés
	17. Állásjelölés	18. Állásjelölés	19. Állásjelölés
	20. Állásjelölés	21. Állásjelölés	22. Állásjelölés
	23. Állásjelölés	24. Állásjelölés	25. Állásjelölés
	26. Állásjelölés	27. Állásjelölés	28. Állásjelölés
	29. Állásjelölés	30. Állásjelölés	31. Állásjelölés
	32. Állásjelölés	33. Állásjelölés	34. Állásjelölés
35. Állásjelölés	36. Állásjelölés	37. Állásjelölés	
38. Állásjelölés	39. Állásjelölés	40. Állásjelölés	
41. Állásjelölés	42. Állásjelölés	43. Állásjelölés	
44. Állásjelölés	45. Állásjelölés	46. Állásjelölés	
47. Állásjelölés	48. Állásjelölés	49. Állásjelölés	
50. Állásjelölés	51. Állásjelölés	52. Állásjelölés	
53. Állásjelölés	54. Állásjelölés	55. Állásjelölés	
56. Állásjelölés	57. Állásjelölés	58. Állásjelölés	
59. Állásjelölés	60. Állásjelölés	61. Állásjelölés	
62. Állásjelölés	63. Állásjelölés	64. Állásjelölés	
65. Állásjelölés	66. Állásjelölés	67. Állásjelölés	
68. Állásjelölés	69. Állásjelölés	70. Állásjelölés	
71. Állásjelölés	72. Állásjelölés	73. Állásjelölés	
74. Állásjelölés	75. Állásjelölés	76. Állásjelölés	
77. Állásjelölés	78. Állásjelölés	79. Állásjelölés	
80. Állásjelölés	81. Állásjelölés	82. Állásjelölés	
83. Állásjelölés	84. Állásjelölés	85. Állásjelölés	
86. Állásjelölés	87. Állásjelölés	88. Állásjelölés	
89. Állásjelölés	90. Állásjelölés	91. Állásjelölés	
92. Állásjelölés	93. Állásjelölés	94. Állásjelölés	
95. Állásjelölés	96. Állásjelölés	97. Állásjelölés	
98. Állásjelölés	99. Állásjelölés	100. Állásjelölés	

13. kép: EV okmány
 Forrás: SAJÁT KÉP

8.7. Vám szöszedet

Ata Carnet

Egy vámokmány, amelyet az ideiglenes kivitel, tranzit és ideiglenes behozatal forgalomban használnak, olyan áruk esetén, amelyeket kiállításokra, bemutatásokra, vásárookra, vagy szerszámként illetve árumintaként szállítanak

Kereskedelempolitikai intézkedések

Olyan intézkedések, melyeket a közösségi kereskedelmi politika keretén belül használnak pl.: import- vagy exportfelügyelet, vagy piacvédelmi intézkedések, mennyiségi import vagy exportkorlátozások, import vagy export tilalmak. Bizonyos eszközök valamennyi árura vonatkoznak, amelyek az EU vámterületére belépnek vagy azt elhagyják, mások csak a szabadforgalomba helyezésre vagy az exportra vonatkoznak.

Vámfelügyelet

Olyan tevékenység, melyeket a tagállamok vámhatóságai látnak el, annak érdekében, hogy biztosítsák a vámjogszabályok és a vonatkozó kereskedelmi rendelkezések betartását idetartoznak pl.: az áruvizsgálat vagy a számlák vizsgálata

Vámtartozás

A vámtartozás egy személy fizetési kötelezettsége az import vagy export vám vonatkozásában a közösségi vámjog rendelkezései szerint.

Vámáru nyilatkozat

Egy olyan cselekmény, amellyel egy személy azt jelzi, hogy az árukat a közösségi vámjog rendelkezései szerinti valamilyen vámeljárás alá kívánja vonni

Vámeljárás

A közösségi vámjog 8 vámeljárást ismer:

1. Szabad forgalomba helyezés
2. Tranzit
3. Vámraktározás
4. Aktív feldolgozás

5. Vámfelügyelet melletti feldolgozás
6. Ideiglenes behozatal
7. Passzív feldolgozás
8. Export

A közösség vámterülete

A Közösség vámterülete a következő területeket foglalja magában, felségvizeikkel, belvizeikkel és légterükkel együtt:

1. a Belga Királyság területe,
2. a Bolgár Köztársaság területe,
3. a Cseh Köztársaság területe,
4. a Dán Királyság területe, a Feröer-szigetek és Grönland kivételével,
5. a Németországi Szövetségi Köztársaság területe, Heligoland szigete és Büsingen területe kivételével (az 1964. november 23-án a Német Szövetségi Köztársaság és a Svájci Államszövetség között létrejött szerződés),
6. az Észt Köztársaság területe,
7. Írország területe,
8. a Görög Köztársaság területe,
9. a Spanyol Királyság területe, Ceuta és Melilla kivételével,
10. a Francia Köztársaság területe; Új-Kaledónia, Mayotte, Saint-Pierre és Miquelon, Wallis és Futuna-szigetek, Francia-Polinézia és a Francia Déli és Antarktiszi területek kivételével,
11. az Olasz Köztársaság területe, kivéve Livigno és Campione d'Italia területeit, valamint a Luganói-tó nemzeti vizeit a part és a Ponte Tresa és Porto Ceresio közötti terület politikai határa között,
12. a Ciprusi Köztársaság területe a 2003-as csatlakozási okmány rendelkezéseinek megfelelően,
13. a Lett Köztársaság területe,
14. a Litván Köztársaság területe,
15. a Luxemburgi Nagyhercegség területe,
16. a Magyar Köztársaság területe,
17. Málta területe,

18. a Holland Királyság európai területe,
19. az Osztrák Köztársaság területe,
20. a Lengyel Köztársaság területe,
21. a Portugál Köztársaság területe,
22. Románia területe,
23. a Szlovén Köztársaság területe,
24. a Szlovák Köztársaság területe,
25. a Finn Köztársaság területe,
26. a Svéd Királyság területe,
27. Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának területe, valamint a Csatorna-szigetek és a Man-sziget.

A tagállamok területén kívül elhelyezkedő következő területeket, beleértve felségvizeiket, belvizeiket és légtereiket – a rájuk vonatkozó egyezményeket és szerződéseket figyelembe véve – a Közösség vámterülete részének kell tekinteni:

1. Franciaország: Monaco területe,
2. Ciprus: Az Egyesült Királyságnak a Ciprusi Köztársaság létesítéséről szóló, Nicosiában 1960. augusztus 16-án aláírt szerződésben meghatározott Akrotiri és Dhekelia felségterületei.

Vámraktározás

A vámraktározási vámeljárást az áruk tárolását teszi a vámraktárban lehetővé.

Vámadós

Bármely személy, aki egy vámtartozás megfizetéséért felelősnek tekinthető.

Bejelentő

Az a személy, aki vámáru nyilatkozatot tesz a saját nevében, illetve az a személy akinek a nevében a vámáru nyilatkozatot megették.

Vámérték nyilatkozat

A vámáru nyilatkozatot kísérő olyan nyomtatvány amely szükséges a vámérték megállapításához

NCTS rendszer

Olyan elektronikus adatcsere rendszer, amelyet az árutovábbítási eljárásban vezettek be, annak érdekében, hogy a hagyományos papír alapú nyomtatványt és eljárást helyettesítse a közösségben, valamint az EFTA országokban (Izland, Norvégia, Svájc).

8.8. Az áruk származása

Az áruk származása gazdasági értelemben az áruk eredetét jelenti a nemzetközi kereskedelemben. Azért szükséges az áruk származásának meghatározása, mert a vámok és/ vagy hozzá kapcsolódó közterhek valamint bármilyen nemű vámhatósági korlátozás vagy kötelezettség az áruk származásától is függhet.

Re-Export

A nem közösségi áruk olyan kezelése, amellyel az áruk a közösség területét elhagyják.

SAD okmány vagy Egységes vámáru nyilatkozat okmány

Ez egy többpéldányos nyomtatvány, amelyet a közösség és az FTA országok használnak az export, az import és a tranzitszállítmányok ellenőrzése érdekében

Taric

Az Európai közösség integrált vámtarifája, amely a biztottság adatbázisában található.

TIR Carnet

Olyan okmány, amely az áru továbbításában megkönnyíti, azáltal hogy mind vámáru nyilatkozatként mind pedig garanciaként szolgál az TIR egyezményben részes tagállamok számára

TIR garancia

A TIR garancia a vám és adók fedezeteként felhasználható biztosíték összege. A TIR-1 egyezmény a TIR garancia összegeként 50 000 dollárt javasol TIR Carnet okmányonként. A közösség pedig 60 000 euróban határozta meg TIR Carnetként ezt az összeget.

9. AZ EU LOGISZTIKÁVAL, KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁVAL KAPCSOLATOS FŐBB HANGSÚLYAI

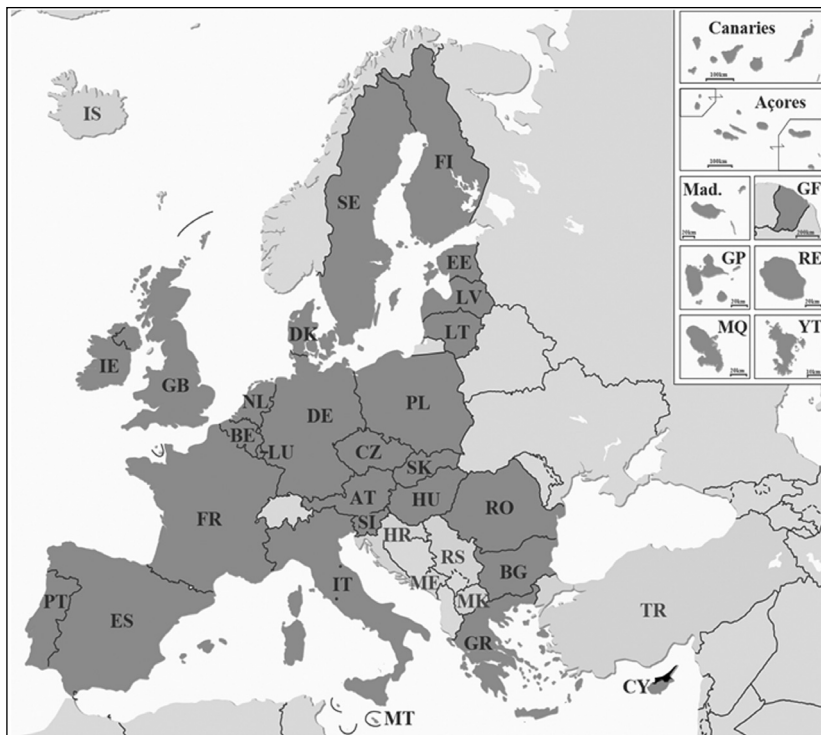
Az EU országoknak kisebb káros anyag kibocsájtásra, kevesebb közlekedési torlódásra, és alacsonyabb munkanélküliségre van szükségük.

A közlekedési rendszer az EU belső piacának kulcsfontosságú tényezője, és fontos része a gazdaságának is.

A Fehér Könyv egy olyan stratégiai dokumentum, amelyet az EU Bizottsága adott ki, és a következő évtizedekre vonatkozóan tartalmazza az EU közlekedési rendszerének vízióját és meghatározza a közlekedéspolitikáját.



14. kép: EU Fehér Könyv
Forrás: www.2E3s.eu

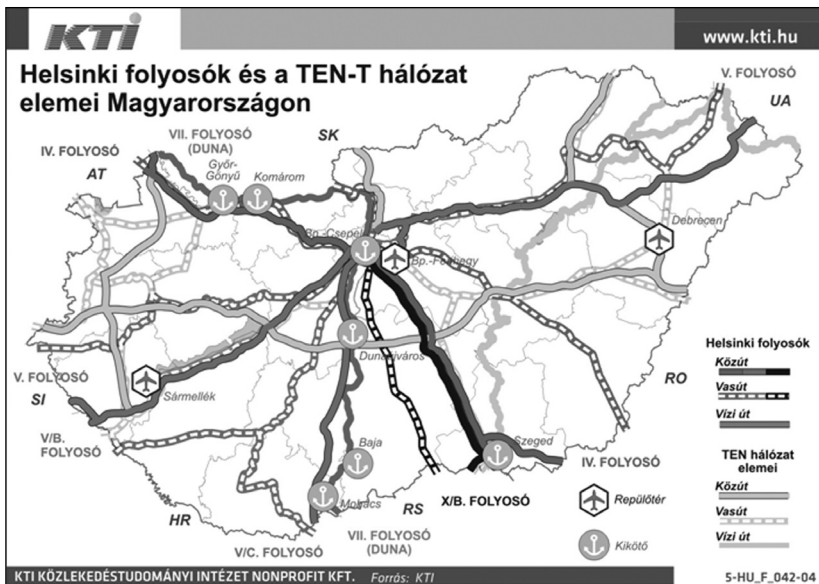


15. kép: EU tagállamok térképe

Forrás: [HTTP://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/WIKI/FILE:EU_MEMBER_STATES_AND_CANDIDATE_COUNTRIES_MAP.SVG](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU_MEMBER_STATES_AND_CANDIDATE_COUNTRIES_MAP.SVG)

A Fehér Könyv stratégiája meghatározza azt is, hogyan valósíthatók meg ezek a változtatások. 10 fontos intézkedést határoz meg, annak érdekében, hogy a szén-dioxid kibocsátás 60%-al csökkenjen, és érezhetően csökkenjen az olajtól való függés is.

A Fehér Könyv 40 részletes kezdeményezést is tartalmaz az elkövetkezendő évtized fejlesztéseire vonatkozóan. A célok elérése érdekében a hagyományos meghajtású járműveket 2050-re a városközpontoktól távol kell tartani, és a közepes távolságú utasforgalmat, valamint a hosszú távú áruforgalom 50%-át közútról egyéb közlekedési rendszerekre kell ugyanerre az időre áttérteni.



16. kép: Európai közlekedési folyosók Magyarországon

Forrás: WWW.KTI.HU

A hatékony közlekedés az európai fejlődés egyik záloga. Az európai közlekedési rendszernek most radikális változásra van szüksége, annak érdekében, hogy megőrizze versenyképességét.

Az EU gazdaságainak szükségük van az olajtól való függés csökkentésére. Az EU olajimportja évente kb. 210 milliárd euró. Szükségünk van tehát, ennek jelentős csökkentésére, különben az olajfüggésnek súlyos negatív hatása lesz a kereskedelmi mérlegünkre, az EU gazdaságának versenyképességére, gazdaságának biztonságára és az inflációra is.

A közlekedés a gazdaság jelentős részét képviseli, az EU-ban több mint 10 millió embernek ad munkát, és kb. a GDP 5%-át képviseli.

Az EU az üvegházhatású gázok csökkentésében is elkötelezett, hogy a klímaváltozás 2°C fok alatt maradjon. 2030-ra az üvegházhatású gázokra vonatkozó közlekedési célként a 2008-as kibocsájtás 20%-al történő csökkentését jelölték meg.

Az 1973-as nagy olajválság óta a közlekedési rendszer alapjaiban nem változott meg. Az EU közlekedése 96%-ban még mindig az olajtól és az olajszármazékoktól függ.

A zsúfoltság illetve közlekedési torlódások az egyik legnagyobb problémát alkotják az úthálózaton és levegőben is. A közlekedési infrastruktúra az európai országokban nem egyenletesen fejlett Kelet-, és Nyugat-Európa vonatkozásában. A közlekedési infrastruktúra beruházásai pozitív hatást gyakorolnak a gazdaságra, a foglalkoztatottságra, az elérhetőségre és a mobilitásra egyaránt.

A közlekedésre vonatkozó 2001-es kiadású Fehér Könyv óta bizonyos célokat elértünk. A transzeurópai közlekedési hálózatok (amelyeket a strukturális kohéziós alapok is támogatnak) hozzájárultak a területi kohézióhoz, viszont a teljes közlekedési rendszer továbbra sem fenntartható.

Tíz cél a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez

Teljesítménymutatók a 60%-os üvegház hatású gáz-kibocsátás csökkentés eléréséhez

Újfajta, fenntartható tüzelőanyagok és meghajtórendszerek kifejlesztése és bevezetése

1. A városi közlekedésben a „hagyományos tüzelőanyaggal működő” gépjárművek használatát 2030-ig felére kell csökkenteni, 2050-re pedig teljesen ki kell küszöbölni; a jelentősebb városközpontok logisztikáját alapvetően CO₂-mentesíteni kell 2030-ra.
2. A légi közlekedésben az alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó, fenntartható tüzelőanyagoknak 40%-os részesedést kell elérniük 2050-re; szintén 2050-re 40%-kal (lehetőség szerint 50%-kal) kell csökkenteni a tengeri közlekedésben alkalmazott bunkerolajból származó kibocsátásokat.

A multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása, beleértve a természetüknél fogva erőforrás-hatékonyabb közlekedési módok fokozott használatát is

3. 2030-re a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti árufuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át más közlekedési módoknak, például

a vasúti vagy a vízi közlekedésnek kell átvállalnia, hatékony zöld áru fuvarozási folyosóknak is köszönhetően. E cél eléréséhez megfelelő infrastruktúra kifejlesztésére is szükség lesz.

4. 2050-re európai nagy sebességű vasúthálózatot kell létrehozni. 2030-ig a jelenlegihez képest háromszorosára kell növelni a nagy sebességű vasúthálózat hosszát, és minden tagállamban sűrű vasúthálózatot kell fenntartani. 2050-re a közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton kell lebonyolítani.
5. 2030-ra teljesen üzemképes, az egész Európai Unióra kiterjedő TEN-T „törzshálózatot” kell létrehozni, 2050-re pedig színvonalas minőségű és nagy kapacitású hálózatot kell kiépíteni, a kapcsolódó információs szolgáltatásokkal együtt.
6. 2050-re a törzshálózat valamennyi repülőterét be kell kapcsolni a vasúti – lehetőleg nagy sebességű – hálózatba; gondoskodni kell valamennyi jelentősebb tengeri kikötő megfelelő összeköttetéséről a vasúti áru fuvarozási rendszerrel és – lehetőség szerint – a belvízi utak rendszerével.

A közlekedés és az infrastruktúra-használat hatékonyabbá tétele információs rendszerekkel és piaci alapú ösztönzőkkel

7. 2020-ra Európában ki kell építeni a korszerűsített légiforgalomirányítási infrastruktúrát (SESAR) és be kell fejezni az Európai Közös Légtér megvalósítását. Ki kell építeni az ennek megfelelő szárazföldi és vízi forgalomirányítási rendszereket is és az európai globális navigációs műholdrendszert (Galileo).
8. 2020-ra ki kell alakítani egy európai multimodális közlekedési információs, forgalomirányítási és viteldíj-fizetési rendszer keretét.
9. A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni. E céllal összhangban az Európai Unió arra törekszik, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma. Gondoskodni kell arról, hogy az Európai Unió a közlekedésbiztonságban és védelemben világelső legyen valamennyi közlekedési mód tekintetében.

10. A „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvének teljes körű alkalmazására és a magánszféra bevonására kell törekedni a piactorzítások – azon belül a káros támogatások – kiküszöbölése, a bevételtermelés és a jövőbeli közlekedési beruházások finanszírozásának biztosítása érdekében.

A közlekedési szolgáltatások minősége, hozzáférhetősége és megbízhatósága egyre fontosabbá fog válni a következő években, többek között a népesség öregedése és a tömegközlekedés népszerűsítésének szükségessége folytán. Vonzó járatsűrűség, kényelem, könnyű elérhetőség, megbízhatóság és intermodális integráltság: ezek a minőségi szolgáltatás fő jellemzői. A háztól-házig tartó, zökkenőmentes mobilitás szempontjából ugyanilyen lényeges – a személyszállításban és az áru fuvarozásban egyaránt – a menetidőről és az útvonalváltozatokról való tájékozódás lehetősége.

9.1. Korszerű infrastruktúra, intelligens árképzés és finanszírozás

9.1.1. Az európai mobilitási hálózat

Egy jól teljesítő közlekedési hálózatnak jelentős a forrásigénye. A közlekedés iránti keresletnek megfelelő uniós infrastruktúra-fejlesztés költségét több mint 1 500 milliárd EUR összegre becsülik a 2010–2030 időszakra vonatkozóan. A TEN-T hálózat befejezéséhez mintegy 550 milliárd EUR-ra lesz szükség 2020-ig, és ebből 215 milliárd EUR fordítható a főbb szűk keresztmetszetek kiküszöbölésére. Ez nem tartalmazza a járművekre, a berendezésekre és a díjfizetési infrastruktúrára fordítandó, további ezermilliárd EUR összegű beruházásokat, amelyek a közlekedési rendszer kibocsátás-csökkentési célkitűzéseinek teljesítéséhez szükségesek.

Sokféle – mind magán –, mind közpénzekből táplálkozó – finanszírozási forrásra van szükség. A Kohéziós Alapot és a strukturális alapokat fokozottabban össze kell hangolni a közlekedéspolitikai célkitűzésekkel, és a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy költségvetésük tervezésekor elegendő állami finanszírozást irá-

nyozzanak elő, és hogy elegendő projekttervezési és végrehajtási kapacitás álljon rendelkezésre. Finanszírozási forrásként felmerülnek még a külső költségek internalizálására szolgáló rendszerek és az infrastruktúra-használati díjak, az ezekből várhatóan származó bevételi áramlatok ugyanis a magántőke számára vonzóbbá teheti az infrastruktúra-beruházásokat.

Európában olyan, közlekedési folyosókból álló „törzshálózatra” van szükség, amely – hatékony közlekedési módok multimodális kombinációinak széles körű igénybevétele, fejlett technológiák széles körű alkalmazása és a tiszta tüzelőanyagokkal való ellátást biztosító infrastruktúra révén – hatékonyan és csekély kibocsátással bonyolít le nagy mennyiségű, összevont áru- és személyforgalmat.

Az Európai Unió bővítése ellenére a közlekedési infrastruktúrában jelentős különbségek vannak az Európai Unió keleti és nyugati fele között, ezt tehát orvosolni kell. Európának az infrastruktúra tekintetében is egységet kell alkotnia.

E törzshálózaton belül széles körben alkalmazni kell az információs technológiai eszközöket az adminisztratív eljárások egyszerűsítésére, a szállítmányok nyomon követésére és a forgalmi áramlatok optimalizálására (e-fuvarozás). E technológiák elterjedését a TEN-T infrastruktúrán való bevezetésük kötelezővé tétele és a modális rendszerek fokozatos integrálása révén ösztönözni kell.

A törzshálózatnak hatékony multimodális összeköttetést kell biztosítania az Európai Unió fővárosai és egyéb jelentős városai, kikötői, repülőterei és főbb szárazföldi határátkelőhelyei, valamint fontosabb gazdasági központjai között. A hiányzó láncszemek – elsősorban a határkeresztező szakaszok és a szűk keresztmetszetek, illetve elkerülő utak – kiépítésére, a meglévő infrastruktúra korszerűsítésére, a tengeri és a folyami kikötők multimodális termináljainak fejlesztésére, valamint a városi logisztikai gócpontokra kell összpontosítani. A nagy távolságú utazáshoz jobb összeköttetést kell kialakítani a vasúttal, illetve a repülőterekkel. A tengeri gyorsforgalmi utak képezik a törzshálózat tengeri vetületét.

Az uniós finanszírozásra alkalmas projektek kiválasztásakor ezt a jövőképet kell szem előtt tartani, és nagyobb hangsúlyt kell fektetni az európai szintű hozzáadott értékre. A társfinanszírozott

projekteknek is tükrözniük kell, hogy olyan infrastruktúrára van szükség, amely minimálisra csökkenti a környezeti hatást, ellenálló az éghajlatváltozás esetleges hatásaival szemben, és fokozza az utasok biztonságát és védelmét.

9.1.1.1. A helyes árképzés és a piaci torzulások kiküszöbölése

Az árak formájában adott jelzések számos, a közlekedési rendszerre hosszú távon hatást gyakorló döntésben játszanak kulcsszerepet. A közlekedésre kivetett díjak és adók szerkezetét oly módon kell átalakítani, hogy azok egyre inkább tükrözzék a „szennyező fizet” és a „használó fizet” elvét. A díjak és adók rendszerének hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a közlekedés betölthesse Európa versenyképességi és kohéziós célkitűzéseinek teljesítésében játszott szerepét, és az ágazatra nehezedő terheknek összességében tükrözniük kell a közlekedés valamennyi költségét, beleértve az infrastrukturális és külső költségeket is. A szélesebb értelemben vett társadalmi és gazdasági előnyök, valamint a pozitív externáliák indokolnak bizonyos mértékű közfinanszírozást, a jövőben azonban a közlekedés igénybevevőinek valószínűleg a költségeknek a jelenleginél nagyobb hányadát kell állniuk. Fontos, hogy a közlekedés igénybevevői, a gazdasági szereplők és a befektetők megfelelő és következetes pénzügyi ösztönzőket vehessenek igénybe.

Az externális költségek érvényesítése, az adórendszerben meglévő torzulások és az indokolatlan támogatások kiküszöbölése, valamint a szabad és torzulástól mentes verseny biztosítása tehát azon erőfeszítés részét képezik, amelynek célja, hogy a piaci döntések tükrözzék a fenntarthatósággal kapcsolatos megfontolásokat (és egyértelművé váljanak a fenntarthatósági szempontok figyelmen kívül hagyásának gazdasági költségei). Ezen eszközök az egymással közvetlen versenyben lévő közlekedési módok közötti egyenlő versenyfeltételek megteremtéséhez is szükségesek.

Az üvegház hatású gázkibocsátások tekintetében két fő piaci alapú eszköz létezik: az energiaadók és a kibocsátás-kereskedelmi

rendszerek. Jelenleg a szárazföldi közlekedésben felhasznált üzemanyagokra az energiaadó vonatkozik, a villamos energia és – 2012-től kezdődően – a légi közlekedés pedig a kibocsátás-kereskedelmi rendszer hatálya alá tartozik. Az energiaadóról szóló irányelv felülvizsgálata lehetőséget kínál az e két eszköz közötti koherencia növelésére. Az EU ugyanakkor sürgeti, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) határozzon a tengeri közlekedésre vonatkozó átfogó eszközről, tekintettel arra, hogy ezen ágazat költségeibe az éghajlatváltozással kapcsolatos külső költségek jelenleg nincsenek beépítve.

A zaj, a légszennyezés, a torlódások és más hasonló helyi externáliák költségeit az infrastruktúra használatáért kivetett díjakon keresztül lehetne beépíteni a költségekbe. Az úgynevezett „Euro-matrica” irányelv módosítására irányuló, nemrégiben közzétett bizottsági javaslat az első lépés a nehéz-tehergépjárművek okozta költségek fokozottabb mértékű internalizálásának irányába, a nemzeti szintű közúti díjrendszerek közötti eltérések azonban a továbbiakban is megmaradnak. További intézkedések keretében a Bizottság meg fogja vizsgálni a haszongépjárművekre vonatkozó, a teljes főútvonal-hálózatra kiterjedő, kötelező költséginternalizációs rendszer fokozatos bevezetésének lehetőségét, hogy ily módon megszűnjön a jelenlegi helyzet, amikor is a nemzetközi fuvarozóknak ahhoz, hogy a csak autópályadíj ellenében használható európai autópályákon zavartalanul közlekedhessenek, az Euromatricán kívül további 5 nemzeti matricával és 8 egyéb matricával, illetve útdíjfizetési szerződéssel kell rendelkezniük.

Egyre szélesebb körben vélik úgy, hogy a személygépkocsikra kivetett útdíjak a bevéelteremtés, valamint a forgalom és a közlekedési szokások befolyásának egyik lehetséges megoldását jelentik. A Bizottság iránymutatásokat fog kidolgozni arra vonatkozóan, hogy miként lehetne az összes jármű és valamennyi főbb externália tekintetében alkalmazni az internalizációs díjakat. A hosszú távú cél az, hogy valamennyi járműre és a hálózat egészére vonatkozóan alkalmazásra kerüljenek az úthasználati díjak, és ezek legalább az infrastruktúra fenntartásának költségeit, valamint a torlódások és a lég- és zajszennyezés okozta költségeket tükrözzék.

9.1.1.2. Intézkedések

1. Valódi belső piac a vasúti szolgáltatások számára

- A vasúti személyszállítási szolgáltatások belföldi piacának megnyitása a verseny előtt és ezen belül annak előírása, hogy a közbeszerzési szerződéseket csak versenyeztetéssel járó pályázati eljárás során lehessen odaítélni.
- Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) szerepének megerősítése révén a járművek esetében egységes típusengedély, a vasúttársaságok esetében pedig egységes biztonsági tanúsítvány bevezetése.
- Egységes megközelítés bevezetése az árufuvarozási folyosó irányítása, és ezen belül a pályahasználati díjak tekintetében.
- A vasúti infrastruktúrához, és azon belül a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való tényleges és megkülönböztetés-mentes hozzáférés biztosítása, mindenekelőtt az infrastruktúra-üzemeltetés és a szolgáltatásnyújtás szerkezeti szétválasztása révén.

2. Az egységes európai égbolt létrehozásának befejezése

- A valóban egységes európai égbolt létrehozása és a leendő európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) bevezetése az elfogadott ütemterv szerint.
- Az egységes európai égboltra vonatkozó szakpolitika támogatására szolgáló megfelelő pénzügyi és jogi keretek létrehozása, valamint az Európai Unió és az Eurocontrol közötti kapcsolat szorosabbra fűzése.

3. A repülőterek kapacitása és minősége

- A résidő-kiosztásról szóló rendelet felülvizsgálata a repülőterek kapacitásának hatékonyabb kihasználása céljából.
- A minőségi szolgáltatások nyújtására vonatkozó feltételek egyértelművé tétele és javítása: annak biztosítása, hogy a repülőtérrendszerek valamennyi szereplője megfelelően bizonyos mini-munkövetelményeknek.
- A repülőterek jövőben felmerülő kapacitásbeli problémáinak kezelésére szolgáló stratégia kidolgozása, amelynek részét képezné a vasúti hálózattal való integráció javítása.

4. A tengeri „kék övezet” és a kikötők piacához való hozzáférés

A korlátok nélküli európai tengeri szállítási térséget további területekre kell kiterjeszteni: a cél egy Európán belül és Európa körül szabad tengeri közlekedést lehetővé tevő „kék övezet” létrehozása. A lehető legjobban ki kell aknázni továbbá a vízi közlekedésben rejlő potenciált.

- A nyomon követésre szolgáló eszközök használatának előmozdítása valamennyi érintett hatóság körében
- Az uniós kikötőkben kiállított révkalauzi mentesítő igazolások kiadására vonatkozó keretek létrehozása.
- A kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó korlátozások felülvizsgálata.
- A kikötők számára nyújtott finanszírozás átláthatóságának növelése és a különböző kikötői tevékenységekhez biztosított közfinanszírozás céljainak tisztázása a verseny bármennemű torzulásának elkerülése érdekében.

5. Megfelelő keretek a belvízi hajózás számára

Azon megfelelő keretek létrehozása, amelyek révén optimalizálható a belvízi szállítás belső piaca és felszámolhatók a belvízi szállítás fokozottabb térnyerését gátló akadályok. Az ezen keretek végrehajtásához szükséges feladatok és mechanizmusok értékelése és meghatározása, a szélesebb európai kontextust is figyelembe véve.

6. Közúti áru fuvarozás

- A közúti áru fuvarozás piaci helyzetének, és ezen belül az úthasználati díjak, a szociális és biztonsági jogszabályok, valamint a jogszabályok tagállami átültetése és érvényesítése tekintetében megvalósuló összhangnak a felülvizsgálata a közúti fuvarozás piacának további megnyitása céljából. Ezen belül különösen törekedni kell a kabotázsra vonatkozóan még meglévő korlátozások megszüntetésére.
- A tachográf (menetíró-készülék) használatára vonatkozó szabályok felülvizsgálata a költséghatékonyság növelése érdekében; a rendőrség és más szervek tisztviselői számára a közúti ellenőrzés

során hozzáférés biztosítása a közúti fuvarozási vállalkozásokról vezetett uniós elektronikus nyilvántartáshoz; a hivatásos szállítói tevékenységre vonatkozó uniós szabályok megsértése esetén alkalmazandó szankciók harmonizációja; a végrehajtásban közreműködő tisztviselők képzésének harmonizációja.

- A tömeg- és méretjellemzőkre vonatkozó jogszabályok módosítása az új körülmények, technológiák és igények (pl. az akkumulátorok tömege, jobb aerodinamikai teljesítmény), figyelembevételével, és annak biztosítása, hogy a jogszabályok elősegítsék az intermodális szállítást, valamint a felhasznált energia és a kibocsátások mennyiségének csökkentését.

7. Multimodális áruszállítás: a teherszállítási logisztikára irányuló ITS-alkalmazások (e-fuvarozás)

Olyan megfelelő keretek létrehozása, amelyek révén az áruk mozgása valós időben nyomon követhető, az intermodális felelősség biztosítása és a környezetbarát teherszállítás előmozdítása.

- Az „egyablakos ügyintézési rendszer” gyakorlati megvalósítása elektronikus formátumú egységes szállítási okmány (elektronikus fuvarlevél) kialakítása és alkalmazása, valamint a helymeghatározási és nyomonkövetési technológiák, és a rádiófrekvenciás azonosítás (RFID) alkalmazását lehetővé tévő keretek kialakítása révén.
- Annak biztosítása, hogy a felelősségi rendszerek előmozdítsák a vasúti, a vízi és az intermodális szállítást.

8. A színvonalas munkahelyek és a tisztességes munkakörülmények előmozdítása

a) A közúti fuvarozást végző utazó munkavállalókra vonatkozó szociális jogszabályok

A szociális partnerek közötti párbeszéd elősegítése és támogatása a közúti fuvarozást végző utazó munkavállalókra vonatkozó – és a látszólag önálló vállalkozóként folytatott tevékenység problémájával is foglalkozó – szociális jogszabályokkal kapcsolatos megállapodás létrehozása céljából.

b) A tengeri szállítás szociális menetrendje

A tengeri szállítás szociális menetrendjében rögzített fellépésekhez kapcsolódó intézkedések végrehajtása a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra” című bizottsági közlemény nyomán.

c) Társadalmi felelősséget vállaló légi közlekedési ágazat

A konfliktusoknak és a minimális szolgáltatás zavarainak a megelőzésével kapcsolatos kérdések a teljes légi közlekedési értéklánc vonatkozásában.

A foglalkoztatással és a munkakörülményekkel kapcsolatos uniós megközelítés értékelése az összes közlekedési mód vonatkozásában **A közlekedés védelme**

– **Az áruk védelme:** A légi teherszállítás védelmének megerősítésére vonatkozó uniós cselekvési terv végrehajtása, szükség szerint új szabályok meghatározása a légi áruk átvizsgálására vonatkozóan, és a kikötőkben lévő áruk védelmének fokozása.

Emberéletek ezreinek megmentése a közlekedésbiztonságra vonatkozó fellépések révén

– **A polgári repülésbiztonság európai stratégiája:** Az európai repülésbiztonság magas szintű, azonban világszinten nem áll az első helyen. Azt kell célul kitűznünk, hogy a légi közlekedés szempontjából Európa a világ legbiztonságosabb területévé váljon.

– **Biztonságosabb hajózás:** A tengeri és belvízi közlekedésben alkalmazandó uniós nyilvántartás és uniós felségjelzésű zászló esetleges bevezetése. Az EU-s jelölés lényegében olyan minőségi védjegy lenne, amely azt igazolná, hogy egy adott hajó biztonságos, környezetbarát és legénysége magasan képzett.

– **Veszélyes áruk fuvarozása:** A különböző szállítási módok közötti átjárhatóság biztosítása érdekében a veszélyes áruk intermodális fuvarozására vonatkozó szabályok egyszerűsítése.

Utasjogok

Az utasjogokra vonatkozó uniós jogszabályok egységes értelmezése

Közlekedési információk

- A hagyományos egyéni közlekedés alternatíváinak népszerűsítése (a személygépkocsi használatának csökkentése, gyalogos és kerékpáros közlekedés, közös autóhasználat, P+R parkolók, intelligens jegyek stb.) a járművek széndioxid-kibocsátásának és üzemanyag-hatékonyságának címkén való feltüntetésével.
- A Regionális Fejlesztési Alapból és a Kohéziós Alapból nyújtandó támogatások folyósításának azon városokra való korlátozása, amelyek benyújtottak olyan független szerv által hitelesített érvényes tanúsítványt, amely igazolja a városi mobilitás terén megvalósult teljesítményüket és annak fenntarthatóságát. A csaknem kibocsátásmentes városi logisztika 2030-ig való megvalósításának stratégiáját kell kidolgozni.
- Multimodális áru fuvarozási folyosók a fenntartható közlekedési hálózatokhoz:
 - A „törzshálózaton” belüli multimodális áru fuvarozási folyosók létrehozása a beruházások és az infrastruktúra-fejlesztések összehangolása, valamint a hatékony, innovatív multimodális közlekedési szolgáltatások, köztük a közepes és hosszú távolságon való vasúti szállítás támogatása érdekében.
 - A multimodális szállítás és az egyedi kocsirakományú fuvarozás támogatása, a belvízi szállításnak a közlekedési rendszerbe való integrálása, az ökoinnováció előmozdítása az áru fuvarozás területén. Új járművek és hajók alkalmazásának elősegítése és az utólagos felszerelések ösztönzése.

9.1.2. A helyes árképzés és a piaci torzulások kiküszöbölése Intelligens árképzés és adóztatás

I. szakasz (2016-ig)

A közlekedésre kivetett díjak és adók szerkezetét át kell alakítani. A díjak és adók kialakításának hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a közlekedés betölthesse Európa versenyképességének előmozdításában játszott szerepét, és az ágazatra nehezedő terheknek összességé-

ben tükrözniük kell a közlekedés valamennyi költségét, beleértve az infrastrukturális és externális költségeket is.

- A tüzelőanyagokra kivetett adók felülvizsgálata, az energetikai és a szén-dioxid-kibocsátási komponens egyértelmű jelzésével.
- A nehéz-tehergépjárművek esetében kötelező infrastruktúra-használati díj fokozatos bevezetése. E rendszer keretében közös árstruktúra és azon belül egységes költségelemek bevezetése: a jelenlegi használati díjak helyett a fizikai elhasználódás költségének, és a zajjal és a helyi szintű szennyezéssel kapcsolatos költségeknek a bevezetése.
- A gépjárművekre jelenleg kivetett úthasználati díjak rendszereinek értékelése és EU-Szerződésekkkel való összehangjuk vizsgálata. Iránymutatások kidolgozása az internalizációs díjaknak a járművekre való alkalmazására vonatkozóan, figyelembe véve a torlódások, a szén-dioxid-kibocsátás (amennyiben az nincs beépítve a tüzelőanyagokra kivetett adókba), a helyi szintű szennyezés, a zaj és a balesetek társadalmi költségeit. Ösztönzők biztosítása azon tagállamoknak, amelyek ezen iránymutatásoknak megfelelő rendszerek végrehajtását célzó kísérleti projekteket indítanak.
- Az externális költségek internalizálásának további megvalósítása valamennyi közlekedési mód esetében, egységes elvek mentén, de figyelembe véve az egyes közlekedési módok sajátosságait.
- A közlekedésből származó bevételek célokhoz rendelésére szolgáló keretek kialakítása, egy integrált és hatékony uniós közlekedési rendszer létrehozása érdekében.
- Iránymutatások kiadása, amelyek szükség szerint egyértelmű információval szolgálnak a különböző közlekedési módok és közlekedési infrastruktúrák esetében nyújtható közfinanszírozással kapcsolatban.
- Szükség szerint a közlekedésre kivetett adók felülvizsgálata, ennek keretében a járművekre kivetett adóknak a járművek környezeti teljesítményéhez való kötése, a személyszállításra vonatkozó jelenlegi ÁFA-rendszer felülvizsgálatának mérlegelése, és a cégautókra vonatkozó adózási szabályok felülvizsgálata oly módon, hogy az megszüntesse a piaci torzulásokat és elősegítse a környezetbarát járművek térnyerését.

II. szakasz (2016-tól 2020-ig)

Az I. szakaszra építve a externális költségek immár teljes és kötelező internalizálásának megvalósítása a közúti és a vasúti közlekedésben (a fizikai elhasználódás költségeinek kötelező megtérítésén túl a zaj, a helyi szintű szennyezés és a torlódások figyelembevétele). A kikötők és a repülőterek esetében a helyi szintű szennyezéssel és a zajjal kapcsolatos költségek internalizálása, és az EU összes belvízi útján internalizációs díjak kötelező alkalmazásának mérlegelése. Piaci alapú eszközök kialakítása az üvegházhatású gáz-kibocsátás további csökkentése céljából.

10. TÉRSÉGÜNK FONTOSABB LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓI

Magyarország logisztika területén a Közép-Kelet Európai régióban betöltött kiemelkedő szerepe több előnyös tulajdonságon alapul:

- kedvező földrajzi fekvés,
- hatalmas fogyasztói potenciál, EU kb. 500 millió fogyasztó piaca,
- folyamatos gazdasági fejlődés bizonyos szomszédos országokban,
- multinacionális vállalatok jelenléte,
- az országon átmenő nemzetközi közlekedési folyosók,
- EU tagság,
- jó kapcsolat az ázsiai országokkal és az Egyesült Államokkal.

A közlekedési és logisztikai infrastruktúra folyamatos és nagyarányú fejlesztése a célok fontos részét alkotja, amely a versenyképesség és a gazdasági növekedés javítását szolgálja.

Magyarország az EU tagjaként a vámunióknak is részese. Egyszerűsített elektronikus vámjeljárások lehetségesek mind export, mind import forgalomban lebonyolított vámkezelésekhez.

A kombinált fuvarozási megoldások javítása érdekében folyamatos fejlesztések történnek. Tíz-nél több, legalább két közlekedési alágazatot kiszolgáló intermodális logisztikai központ működik Magyarországon.

A logisztika lehet az egyik legfontosabb gazdasági tevékenység a régiókban, figyelembe véve az ország stratégiai elhelyezkedését Európa szívében, valamint azt a tényt, hogy a térség egyik legfontosabb közlekedési folyosója.



17. kép: BILK műholdkép
Forrás: [HTTPS://MAPS.GOOGLE.COM](https://maps.google.com)



18. kép: BILK műholdkép
Forrás: [HTTPS://MAPS.GOOGLE.COM](https://maps.google.com)

Az egyik legfontosabb előny a fogyasztók közelsége: rövid áru-eljuttatási idők és könnyű hozzáférés jellemző a növekedésben lévő Közép- és Dél-Kelet Európai országok, valamint a volt szovjet tagköztársaságok piacaihoz.

Magyarország rendszeres irányvonal csatlakozást kínál a legfontosabb európai kikötőkhöz (Hamburg, Rotterdam, Bréma, Koper, Antwerpen, Trieszt) a budapesti BILK logisztikai központon keresztül.

Kína és Nyugat Európa között vasúti kapcsolat is rendelkezésre áll Záhonyon keresztül 18–21 napos tranzitidővel.

Az ország termelékeny és jól képzett munkaerőt biztosít a logisztikai tevékenységekhez. A logisztikai szektorban versenyképes bérek is vonzóak.

Modern raktári és ipari létesítmények állnak a partnerek rendelkezésére. Több logisztikai és ipari park és modern raktárak is elérhetők Budapest körzetében, földrajzilag fontos helyeken. Több mint 1,5 millió m² modern ipari raktári létesítmény áll Budapesten és a környékén rendelkezésre. Az átlagos bérleti díjak 3EUR/hó/m² körül mozognak, az árak a 2008-as pénzügyi válság óta sokat csökkentek.

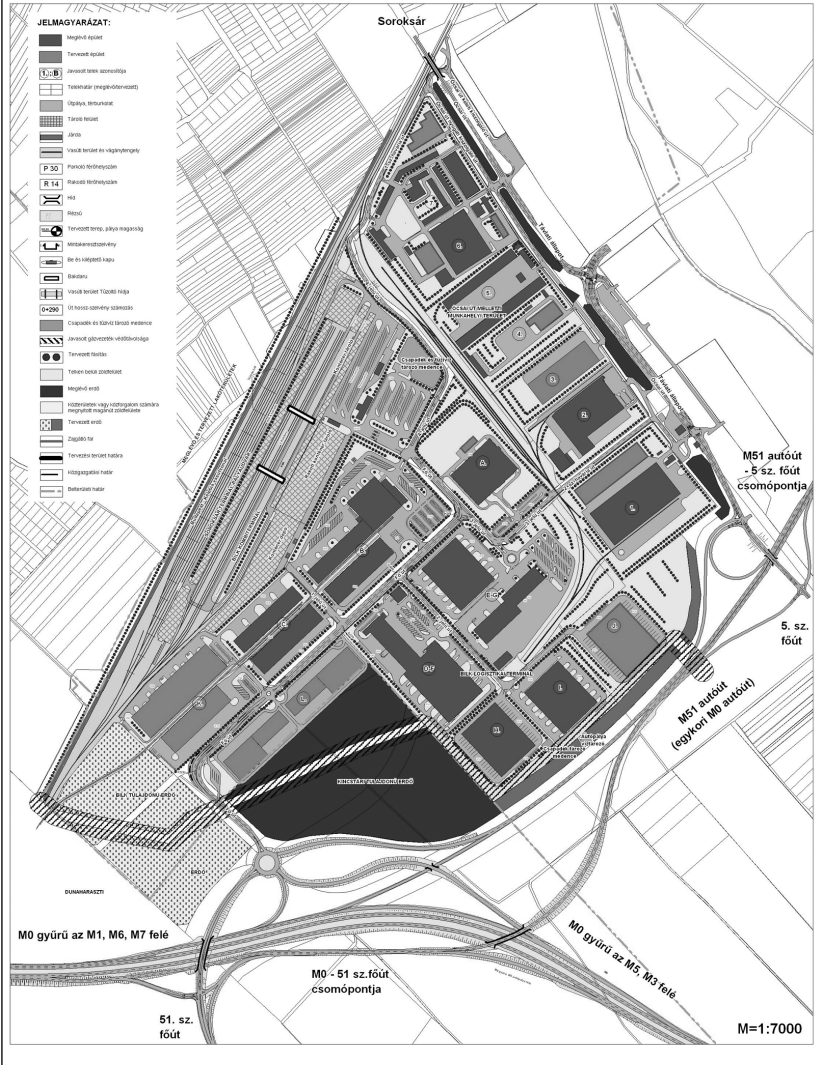
Befektetési ösztönzők

Bizonyos esetekben a logisztikai befektetésekhez állami támogatás is lehetséges. Rendelkezésre áll EU társfinanszírozású támogatás is (pályázati rendszerben) regionális vagy intermodális logisztikai központok létrehozására. A 20 millió EUR vagy azt meghaladó értékű befektetési projektekhez különleges ösztönző csomag igényelhető.

10.1. A BILK Logisztikai Központ

A legfontosabb logisztikai szolgáltató Magyarországon. Több alkalommal szerveztünk szakmai tanulmányutat a legnagyobb logisztikai központ működésének tanulmányozására. Néhány hallgató a szakdolgozatát is az itt kapott információk alapján írta. Ezek a találkozások abban is segítenek, hogy a hallgatók nyári gyakorlati helyet találjanak, amely esetleg később munkahelyük is lehet. Több volt hallgatónk talált már ilyen módon munkahelyet. Mindez meg-

Budapesti Intermodális Logisztikai Központ



19. kép: BILK térkép
 Forrás: [HTTP://WWW.BILK.HU](http://www.bilk.hu)

erősít bennünket abban, hogy ez egy jó gyakorlatnak számít, amelyet továbbra is folytatni kívánunk. Továbbra is egyik legfőbb célunk marad folyamatosan kapcsolatban maradni a legfontosabb szakmai szervezetekkel.

A BILK egy 100 hektáros terület Budapest 23. kerületében, amelyet az Ócsai út, az M0 körgyűrű és a Budapest–Kelebia vasútvonal (mely Szerbiába és a Balkán félszigetre tart) vesz körbe. Az ingatlan a legfontosabb célpontok és tranzit utak közelében helyezkedik el és saját bekötőúttal rendelkezik az M0 körgyűrűre. Kiemelkedő vasúti és közúti megközelíthetőségén túl, a BILK könnyen megközelíthető vízi és légi úton is (15 kilométeren belül a Csepeli Szabadkikötőtől és a Budapest Airporttól), továbbá Budapest belvárosából is.

A kínált logisztikai szolgáltatások:

- Áru előkészítés szállításra, fuvarozás, gyűjtőfuvar szervezés,
- JIT szállítás, logisztikai információk, szállítmányozás,
- raktározás, normál áruk tárolása és kiszállítása,
- gyógyszeripari, fagyasztott és friss áruk tárolása és kiszállítása,
- konzignációs raktározás, közraktározás, vámraktározás,
- veszélyes áruk tárolása, végcsomagolás, összeszerelés, árazás és címkézés.

10.2. Szeged és a régió logisztikai szerepe

Szeged városfejlesztési stratégiájának tervei között kiemelt cél a régiós logisztikai- és disztribúciós központ.

A Szegedi Ipari és Logisztikai Központ (SZILK) nagyon közel található a határhoz (amely egyúttal külső uniós határ is). A röszkei határátkelő csak 16 kilométerre helyezkedik el tőle, az M5 autópályán gyorsan és közvetlenül megközelíthető.

A logisztika központ jelentősége a jövőben várhatóan emelkedni fog a Szegedi Ipari és Logisztikai Központ (SZILK) gazdasági és kereskedelmi elhelyezkedésének köszönhetően, valamint a már létező M5 és M43 autópályák miatt.



20. kép: SZILK
Forrás: WWW.SZILK.HU



21. kép: SZILK műholdkép
Forrás: [HTTPS://MAPS.GOOGLE.COM](https://maps.google.com)

A szomszédos országok gazdasági fejlődése ugyancsak elősegítheti a Szegedi Ipari és Logisztikai Központ (SZILK) növekedését.

Az új cégek betelepülése új munkahelyeket teremthet és bővítheti a már meglévőket, és ez a város életszínvonalának növekedését eredményezheti. A Szegedi Ipari és Logisztikai Központ (SZILK) rendelkezik mind „Intermodális Logisztikai Központ”, mind „Ipari Park” címmel.

A vállalat törekszik a helyi infrastruktúra fejlesztésére, új munkahelyek teremtésére, a körülmények javítására, valamint a helyi vállalkozások versenyképességének növelésére.

A logisztikai központ egyik legfontosabb célja hogy széleskörű szolgáltatást nyújtson, annak érdekében, hogy Szeged még versenyképesebb, hatékonyabb és sikeresebb legyen a régióban.

A logisztikai központ fejlesztéseit az Európai Unió is támogatja az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásán keresztül.

A logisztikai központ fejlesztése 2005 évben kezdődött, azzal a céllal, hogy a Dél-Alföldi Régió legjelentősebb logisztikai szolgáltatója jöjjön létre, Szeged Város Önkormányzata, a Masped Zrt., a Zoll-Platz Kft., valamint a MÁV Kombiterminál Kft. együttműködésével.



22. kép: Logisztikai raktár
Forrás: WWW.LOGSPED.HU

A logisztikai központ nemzetközi ügyfelek igényeit kielégítő infrastruktúra kiépítésére törekszik azáltal, hogy összekapcsolja a közúti, vasúti, vízi, és légi közlekedési és szállítási módozatait, megvalósítva ezzel az intermodális logisztikai szolgáltatást.

Szolgáltatások

A Szegedi Ipari és Logisztikai Központ (SZILK) 2009 márciusától 5 200 m² raktárterületet biztosít a következő szolgáltatásokkal:

- egységtrakomány-képzés, komissiózás,
- 2 és 2,5 tonnás teherbírású emelőtargoncákkal történő rakománykezelés,
- raklapos áruk kezelése, tárolása,
- ÁFA-raktár üzemeltetés,
- vámraktározás,
- Intrastat statisztikai jelentések.

11. IRODALOMJEGYZÉK

1987. évi Tvr. Az Egyesült Nemzeteknek az áruk nemzetközi adásvételi szerződéseiről szóló, Bécsben, az 1980. évi április hó 11. napján kelt egyezménye kihirdetéséről. Magyar Közlöny, 1987. november 29. 55. szám.

Az okmányos meghitelezésre vonatkozó egységes szabályok (UCP 600. ICC Publication No 600. Budapest, 2007

Blahó András (szerk.): Európai integrációs alapismeretek. Aula, Budapest, 2004

Constantinovits Milán – Sipos Zoltán: Külkereskedelmi technika-külpiaci kockázatok. Aula Könyvkiadó, Budapest, 2003

Constantinovits Milán – Sipos Zoltán: Külkereskedelmi technika-külpiaci kockázatok. Aula, Budapest, 2003. 3. kiadás

Constantinovits Milán – Sipos Zoltán: Nemzetközi kereskedelmi ügyletek. Aula Kiadó, 2008

Füleki Géza: Okmányok a külkereskedelemben, a fizetések banki lebonyolítása. KJK, Budapest, 1996

Gopal, C. Rama: Export-import procedures documentation and logistics. New Age International Publishers, New Delhi, 2008

Grath, Anders : The handbook of international trade and finance. Kogan Page, London, 2008

Gyakorlati szállítmányozási és fuvarozási kézikönyv. Verlag Dashöfer, 1999

Hegy – Törzsök – Gulyás – Metz – Sipos: A külkereskedelem technikája és szervezése. KJK, Budapest, 1989

Incoterms 2000. ICC Publication No. 560. ICC Hungary, Budapest, 2000

Kovács Zoltán: Logisztika. Egyetemi Kiadó, Veszprém, 2004

Moens, Gabriel – Parazso, Laszlo – Al Mulla, Habib: International trade and business: Law, policy and ethics. Cavendish Publishing (Australia) Pty Limited Sydney, London, 2012

Prezenszki J. (szerk.): Logisztika I. BME Mérnöktovábbképző Intézet, Budapest, 2005

Prezenszki J. (szerk.): Logisztika II. Logisztikai Fejlesztési Központ, Budapest, 2004

Solt Katalin: A nemzetközi gazdaságtan alapjai. MMM, Tatabánya, 2004

Johnson, Thomas E. – Bade, Donna L. : Export/import procedures and documentation. AMACOM, 2010

Törzsök Éva (szerk.): A külkereskedelem technikája. KOTK, Budapest, 2003

www.allianz.hu

www.bis.org/forum/research

<http://europa.eu.int/comm/taxation>

www.icc.co.hu

www.iccwbo.org

www.mehib.hu

www.mkb.hu

www.mkeh.hu

www.mkfe.hu

www.tradeinform.hu

<http://www.vam.gov.hu>

www.wto.org

Jegyzetek

A series of 20 horizontal dotted lines for writing notes.

Felelős kiadó:
Szabó Ferenc
Nyomta:
Generál Nyomda Kft.
6728 Szeged, Kollégiumi út 11/H
Fax: +36 62 445 003
E-mail: info@generalnyomda.hu
Felelős vezető:
Hunya Ágnes ügyvezető
Megjelent 200 példányban