



### Incoterms 2010: Újdonságok

Az orange globe tájékoztat a kereskedelmi klauzulák szövegének változásairól. További információk **a 2. oldaltól**

### Közép- és Kelet-Európa

Közép- és Kelet-Európában is rendkívül kiterjedt légi és tengeri szállítványozási hálózatot építettünk ki. Légi és tengeri szállítványozási szakértőink tíz országban állnak ügyfeleink rendelkezésére. **6/7. oldal**

### Tegnap és holnap

Történelmi időutazás a GW történetének 500. évében – az egykori futárszolgáltatótól a nemzetközi logisztikai konszernig. **8. oldal**

01/2011

*A Gebrüder Weiss Air & Sea magazinja*

# orange globe





## Újdonságok a kelet-európai régióban

A nyolcvanas években a Gebrüder Weiss szinte egy időben határozta el, hogy terjeszkedni fog Ázsiában és Kelet-Európában. Ezek a területeken már lefektették egy átütő erejű logisztikai szervezet alapjait.

Sejteni lehetett, hogy bizonyos változások következnek majd be, de az teljesen meglepő volt, hogy 1989-ben hirtelen lehullott a vasfüggöny. Ahogy a határok megnyíltak, a GW felismerte a kiváló lehetőséget, ezért azonnal képviselőket hoztunk létre Magyarországon, az akkori Csehszlovákiában és Szlovéniában, később pedig számos más délkelet-európai országban is. Ezek a képviselők idővel teljes értékű logisztikai állomásokká fejlődtek.

Tisztában voltunk azzal, hogy ezeket az államokat fel kell zárkóztatni. A lakosság érdeklődőnek, kíváncsinak, de óvatossá is bizonyult egyszerre. A „nyugatiak” pedig bizonyos mértékig tartottak ettől a kapcsolattól, és olykor hajlamosak voltak azt gondolni, hogy ők mindent jobban tudnak. Kihívást jelentett számunkra, hogy összehangoljuk szabványainkat és rendszereinket, a vállalat „játékszabályait”, valamint a konszern új országainak kulturális szokásait és különböző fejlődési szakaszait. Visszatekintve elmondható, hogy természetesen követtünk el hibákat, sok dolgot azonban jól csináltunk: mára már a Gebrüder Weiss tizenhárom közép- és kelet-európai országban képviselteti magát. Azt, hogy a régióban piacvezetők vagyunk-e, nehéz kiszámítani, de ez nem is különösebben fontos. Mindenesetre a GW ezekben az országokban eléggé meghatározó méretű vállalatnak számít.

Kezdetben az áruk a bécsi platformon keresztül jutottak el Ausztria más területeire, Nyugat-Európába és a tengerentúlra. Az új országok szervezetei egyre önállóbbak lettek, és fokozatosan saját maguk kezdték lebonyolítani a rendszeres szállítmányozási feladatokat. A kiválóan működő szárazföldi szállítmányozási és logisztikai szervezeteken kívül a legfontosabb állomásokon jól teljesítő légi és tengeri szállítmányozási irodákat is kiépítettünk. Célunk, hogy az Alpok-Duna régióban lévő saját piacainkon a logisztikai szolgáltatások széles skáláját kínáljuk. Ezt a célt szolgálják a helyi illetőségű légi és tengeri szállítmányozást szervező csoportok, amelyek a nemzetközi hálózat részei. Ez a szolgáltatás a kisebb államokban és a régiókban is elérhető.

A még nem túl erős gazdasági légkörű közép- és kelet-európai országokat azonban rendkívül súlyosan érintette a válság. A régióban sok országnak fájdalmas csapásokat kellett elszenvednie. Ennek ellenére meg vagyok győződve afelől, hogy a válság a fellendülésnek csak ideiglenesen vetett gátat. A régióknak továbbra is figyelemreméltó növekedési és fejlődési esélyei vannak.

Heinz Segner-Weiss, igazgatósági tag

# orange globe spedíciós-abc

## Összefoglaló jelentések

### A légi és tengeri szállítmányozás érvényes határidői

Év elejétől az EU vámterületére, illetve az onnan szállított áruk esetében kötelezővé tették a belépési (röviden: ENS) és a kilépési gyűjtő vámru-nyilatkozatok (röviden: EXS) leadását a vámhatóságok felé. Annak érdekében, hogy ezen adatok alapján a korábban EDV által támogatott kockázatelemzéseket el lehessen végezni, be kell tartani a törvény által előírt határidőket. Ez a szabályozás nem érvényes a Svájjal és Norvégiával lebonyolított általános áruszállításra.

#### Légi közlekedés

- Rövid időtartamú repüléseknél (kevesebb mint négy óra) az ENS-t legkésőbb a repülőgép felszállásakor kell bejelenteni.
- Hosszú időtartamú repüléseknél (több mint négy óra) az ENS-et legalább négy órával azelőtt be kell jelenteni, hogy a küldemény megérkezzen az Európai Unió vámterületén lévő első repülőtérré.
- Export esetén a Gebrüder Weiss már a kivitelt bejelentésekor rendelkezésre bocsátja a biztonsági adatokat (amennyiben a kivitellel kapcsolatos vámkezelést a GW hajtja végre).

#### Tengeri közlekedés

- Konténeres szállítás esetén az ENS-t legalább 24 órával az indulási kikötőben történő felrakódás előtt meg kell adni.
- Gyűjtőáru esetén az ENS-t legalább 24 órával az indulási kikötőben történő felrakódás előtt meg kell adni.
- Export esetén a GW a biztonsági adatokat automatikusan, a kivitelt elektronikus úton történő bejelentése során adja meg.

## Kritikus szemmel



## Az Incoterms 2010-es változata

Michael Büchele, a Gebrüder Weiss légi és tengeri szállítmányozási részlegének marketingigazgatója, elmagyarázza a kereskedelmi feltételek aktuális szövegében foglalt változásokat, valamint kifejti azt, hogy a gyakorlatban mire érdemes különösen figyelni.



75 évvel ezelőtt a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) először hozta nyilvánosságra a szállításszervezéssel, feltöltéssel, kirakodással, biztosítással és vámkezeléssel kapcsolatos kötelezettségekről, költségekről és kockázatokról szóló szabályokat. Azóta az Incoterms (International Commercial Terms, Nemzetközi Kereskedelmi Feltételek) elsődleges szabványgyűjteményé fejlődött, amelyet szakértők rendszeresen átdolgoznak és az aktuális gyakorlathoz igazítanak. 2011. január elsejével lépett életbe a 2010-es Incoterms.

### Új klauzulák – új szállítási helyek egyes feltételeknél

A 2000-ben készült szöveg új változatának elkészítésénél arra törekedtek, hogy a szállítmányozási feltételek érthetőbbek legyenek, és egyszerűbb legyen azokat alkalmazni. Így a tizenhárom klauzulát tizenegyre csökkentették, ezeket két kategóriába lehet sorolni: a szállítás mindegyik típusára érvényes klauzulák (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP), illetve a tengeri és folyami szállítással kapcsolatos klauzulák (FAS, FOB, CFR, CIF). Ezen kívül az eddig alkalmazott DEQ, DAF, DES és DDU helyett az Incoterms DAT („Delivered at Terminal”, terminálhoz szállítva) és DAP („Delivered at Place”, rendeltési helyre szállítva) lép életbe.

A szállítás helyével kapcsolatos eddigi FOB, CFR és CIF is új meghatározást kapott: a 2010-es Incoterms® értelmé-

ben az áru csak akkor minősül leszállítottnak, amint a hajó fedélzetére kerül, tehát nem ahogyan eddig, amint elhalad a hajókorlát felett. Itt is elengedhetetlen, hogy az előírások részletesen meghatározzák a pontos helyet, vagyis a kikötőt és a kikötőnek azt a részét, ahová az árut szállítani kell. Ha csak az FOB van meghatározva, a kikötő pedig nincs, a hely kiválasztása az eladó kötelessége.

### Fontos a verzió ellenőrzése

Az ICC alapján a kereskedelmi klauzulák a belföldi és a nemzetközi adásvételi szerződésekben is alkalmazhatók. A régebbi változatokon, mint például az Incoterms 2000-en alapuló szerződéseket a legújabb változások nem érintik. Az ICC szerint amennyiben nincs másról megállapodás, mindig az Incoterms utolsó érvényes változatát kell alkalmazni. Elméletileg azonban adásvételi szerződések az eddigiekhez hasonlóan korábbi változatok alapján is köthetők. Ezért az eladónak és a vevőnek az adásvételi szerződésben világosan meg kell határozni, hogy az Incoterms melyik verzióját vették alapul – például a „FOB Hamburg, Incoterms” 2010-es változatát.

Amennyiben kérdései vannak az újításokkal kapcsolatban, forduljon a helyi Gebrüder Weiss tanácsadójához.

## GW-Air & Sea kapcsolat

Gebrüder Weiss Szállítmányozási és Logisztikai Kft.  
Air & Sea Terminal Budapest  
Airport Business Park  
H-2220 Vecsés, Lőrinci út 59. C4  
T +36.24.506.784, F +36.29.352.901

air-sea-budapest@gw-world.com  
www.gw-world.com

# A rendeltetési hely az Incoterm fontos eleme

Az Incoterm lényeges eleme a szállítási hely – vagyis ahonnan már nem az eladóé, hanem a vevőé a felelősség – pontos meghatározása. A C-klauzulák kivételével az a hely minősül szállítási helynek, ahonnan a költségek már a vevőt terhelik. Az orange globe rávilágít, hogy miért olyan fontos az, hogy a megadott helyszínt ne lehessen másként értelmezni, és arról is tájékoztat, hogy a félreértéseket hogyan lehet már az elején elkerülni.

A 2010-es Incoterms-ben négy D-klauzula („Delivered“, leszállítás) helyett már két új klauzula szerepelt: a DDU, DAF és DES helyett a DAP, a DEQ helyett a DAT lépett életbe; a DDP a 2010-es Incotermsben is változatlan marad. A DAP azt jelenti, hogy az eladó addig felel a költségeikért és az esetleges kockázatokért, amíg az árut rakodásra alkalmas állapotban egy megnevezett rendeltetési helyre szállítja. A hely lehet például az érkezési kikötő vagy repülőtér, egy szállítmányraktár, a határátlépés helye vagy a vevő raktára.

## Pontos helymeghatározás

A „DAP Shanghai“ például Klemens Strohmert, a Gebrüder Weiss közép- és kelet-európai régiójának légi és tengeri szállítmányozási ügyvezető igazgatója szerint többféleképpen is értelmezhető: „Hiszen az áru akkor is leszállítottan minősülhet, amikor az árut a sanghaji kikötőbe érkező hajókról lepakolják, amikor a sanghaji kikötő szállítmányozási termináljánál várakozó tehergépjárműre felrakodják, vagy amikor a vevő raktárába juttatják.“ A félreértések és konfliktusok elkerülése végett éppen ezért a „DAP Shanghai“ megjelölésnél részletezni kell, hogy a DAP a kikötőre, a szállítmányozási terminálra vagy a vevő raktárára vonatkozik-e (mindig névvel és címmel).

A DEQ (Delivered ex Quay, leszállítva rakparton történő átadással) volt korábban az egyetlen olyan Incoterms klauzula, amely kimondta, hogy azonnal a vevőé a felelősség, és ő állja a felmerülő költségeket, amint lerakodják a küldeményt a szállítóeszköztől, és amint az rendelkezésre áll – a szállítóeszköz viszont kizárólag csak egy hajó lehetett. Az ICC-ben a DEQ helyett életbe lépett DAT klauzula már alkalmazható a szállítmányozási láncban előforduló más szállítási eszközökre és helyekre is. Így például a „DAT megnevezett szállítmányozási terminál“ alkalmazható abban az esetben, amikor az eladónak kell vállalnia a terminálig történő szállítás költségeit és annak esetleges kockázatait, valamint a tehergépjárműről vagy vonatvagonról történő lerakodás költségeit és annak esetleges kockázatait. Terminál az ICC definíciója szerint lehet fedett és fedetlen hely is. „Ezen kívül arra is ügyelni kell, hogy a vevőnek meg kell teremteni a lehetőséget az áru adott helyszínen történő átvételére“ – teszi hozzá Strohmert.

DAT esetén is elengedhetetlen a hely pontos meghatározása. Ez a gyakorlatban a következőt jelenti: nem csak a várost kell megadni, amelyben a vevő átvállalja a költségeket és az esetleges kockázatokot, hanem a pontos címet. Így elkerülhető néhány félreértés és az ezek miatt bekövetkező jogi viták. Figyelem! Problémát jelenthet, ha csak a város nevét adja meg. Néhány városnak ugyanis ugyanaz a neve (pl. Athén nevű település Görögországban és az Egyesült Államokban, Georgia államban is van), ezért a küldeményen mindig fel kell tüntetni az országot és az irányítószámot is.

## CFR és CIF esetén a behajózási kikötőről is meg kell állapodni

A leszállítás helyén a vevő átvesszi az eladó felelősségét. CFR és CIF esetén ez a hely a behajózási kikötő. A gyakorlatban azonban sokszor csak a rendeltetési kikötőről születik megállapodás. Ebben az esetben ugyan világos, hogy

a költségeket honnantól terhelik a vevőt, azonban a vevő nincs tisztában azzal a hellyel, ahonnan neki kell vállalni az esetleges kockázatokat.

„Amennyiben konkrét szállítási dátum került megállapításra – folytatja Strohmert – „akkor CFR és CIF esetében ez a dátum az áru hajóra történő felrakodásának időpontja, és nem a rendeltetési kikötőbe való megérkezés vállalt időpontja.“ Ezért az adásvételi szerződésben tanácsos rögzíteni a behajózás dátumát és az áru rendeltetési kikötőbe való megérkezésének vállalt dátumát is. CPT és CIP esetén is ugyanaz érvényes: az eladó akkor teljesíti szállítási kötelezettségét, amikor a fuvarozó az árut átveszi, és nem akkor, amikor az áru a rendeltetési helyre érkezik. Ezért az adásvételi szerződésben a szállítási helyet és a rendeltetési helyre történő megérkezés dátumát is meg kell határozni.

## Tudnivalók a tengeri szállítmányozásról rendelkező klauzulákkal kapcsolatban

A hitelesített FAS, FOB, CFR és CIF klauzulákat az eddigiekhez hasonlóan kizárólag tengeri és folyami szállítás során lehet alkalmazni. Megfelelő megoldásnak tűnhet az „FOB repülőtér“ feltüntetése (mivel ez azt sugallja, hogy az áru leszállítottan minősül, amint a repülőgép fedélzetére szállítják), de ez nem engedélyezett. Ha a fentiek közül

valamelyik klauzulát légi vagy tehergépjárművel történő szállítás esetén alkalmazták, előfordulhat, hogy káreset vagy vitás helyzet esetén az áru le nem szállítottan minősül. Ennek oka, hogy bár az áru megérkezett a célrepülőtérre, a kockázat nem hárítódott át a vevőre, mert a szállítmányozás során az árut nem tették hajóra.

„Az „FOB megnevezett repülőtér“ helyett javaslom az „FCA megnevezett repülőtér, a repülőgépre rakodva“ használatát“ – tanácsolja Klemens Strohmert. A „repülőgépre rakodva“ ebben az esetben lényeges, különben a helyet „FCA megnevezett repülőtér“-ként vagy „FCA repülőtér-terminál“-ként is lehetne értelmezni. Ennek következtében a vevőre már azon a helyen áthárul a költségek és a kockázatok vállalása, ahova az eladó az árut rakodásra kész állapotban elszállította.



Klemens Strohmert

## Kötelező biztosítás, kockázat és költség átruházása a 2010-es Incoterms alapján

	Seller	Carrier	Border	Port	Ship	Port	Named Place	Buyer
EXW	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
FCA	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CPT	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CIP	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
DAT	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
DAP	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
DDP	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
FAS	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
FOB	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CFR	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CIF	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light

The risk is borne by the seller
  The risk is borne by the buyer
  Transport insurance is the responsibility of the seller
  The costs are borne by the seller
  The costs are borne by the buyer
  Clauses for sea and inlandwater transport



1989 fordulópontot jelentett a közép- és kelet-európai országok életében. Az egykor a keleti blokkhoz tartozó államok közül az első 2004-ben léptek be az EU-ba. A keleti irányú bővítés nemcsak kiváló lehetőség, hanem kihívás is volt a „Közös Európa” projekt számára. A félelmek ellenére mára a mérleg egyértelműen pozitív

# Csehországtól a Havasalföldre: barangolás az „új” Európában

**Lenyűgöző városok és vonzó tájak, változatos kultúra és egy cseppnyi titokzatosság – Közép- és Kelet-Európa felfedezésre váró országai kívül esnek a zsúfolt és megszokott turistaútvonalakon. Magyarország, Csehország, Szlovákia, Szlovénia, Bulgária és Románia EU-csatlakozása új gazdasági lehetőségeket hozott.**

Magyarország magányos ország. Legalábbis ami a nyelvet illeti. A magyarok ugyanis a környéken teljesen egyedül vannak. Rokonyelvek? Nincsenek! A magyar nyelvhez legközelebb a finn áll, de mostanában már ezt az elméletet is vitatják. „A (magyar) nyelv megrázó módon egyedülálló” - írja Wilhelm Droste, aki már hosszú évek óta docensként és íróként dolgozik Budapesten. Ezt a nyelvet nagyon nehéz elsajátítani, mert a magyar teljesen más. A nem magyarok számára gyakorlatilag hétpecsés titok.

## Kapu Kelet- és Nyugat-Európa felé

De ez nem feltétlenül hátrány, ahogy ezt az ország történelme is bebizonyította. A törökök és a Habsburgok uralma miatt a magyarok a múltban hosszú évekig alárendelt szerepet tölthettek be a saját országukban. Ezért a sajátos nyelv válságos időkben valódi gyógyírt jelent a magyarok lelkének. „A nyelv olyan, mint egy védőfal, amely mögött a nemzet minden titkával és sajátosságával együtt biztonságban érezheti magát” - mondja Droste.

Budapest kapu Kelet- és Nyugat-Európa felé is. „Rómaiak alapították, mongolok pusztították, a törökök leigázták” - így jellemzi a Der Spiegel című újság a magyar fővárost, amelynek történelme során újra és újra talpra kellett állnia. Budapesten, amely 1,7 millió lakosával valamivel nagyobb, mint Bécs, számos látnivaló a világörökség része, például a Duna-part panorámája vagy az Andrássy út, a párizsi Champs-Élysées vagy a New York-i 5th Avenue magyar megfelelője. Osztrák szomszédjához hasonlóan Budapest ezen kívül kávéházi kultúrájáról is híres.

A magyarokat rendkívül barátságos és temperamentumos népnek tartják. Még a kommunizmus idején is a keleti blokk „legvidámabb barakkja”-ként emlegették az országot, amely a szocialista tábor többi országához képest liberálisnak számított. Ebből kifolyólag Magyarországon a többi keleti országhoz képest hamarabb alakulhattak privát vállalkozások. És már a vasfüggöny lehullása előtt majdnem két évvel is szabadon lehetett utazni.

Az országban manapság jelentős ágazatnak számít a gép- és a járműgyártás. A mezőgazdaság pedig az értékes földrajzi adottságokból profitál. Nincs még egy olyan ország Európában, amely több mezőgazdaságilag

hasznosítható földterülettel rendelkezik, ezek a területek teszik ki az állam területének több mint kétharmadát. A földeken többek között kukoricát, gabonát, cukorrépát és magától értetődően paprikát termesztnek, ez utóbbi mára egybeforrt Magyarország nevével. Ezen kívül a turizmus is fontos szerepet játszik az ország gazdaságában. Budapest és a Balaton, Közép-Európa legnagyobb tava, egyaránt kedvelt úti célpont.

## Modern ország a Moldva partján

A cseheknek sem volt mindig könnyű a sorsuk, ezért gyakran kerestek vigasztalást a szatírban és a humorban. És ami Magyarországnak a nyelv, az volt a cseheknek a múlt században Švejk. Az 1920-as évek elején jelent meg Jaroslav Hašek „Švejk, egy derék katona kalandjai a világháborúban” című regénye, amely kiváló korrajz. A mákvirág főhős kalandjai megmutatták, hogyan lehet a megváltoztathatatlan helyzetekbe agyafűrt megoldásokkal, humorral és sztoikus nyugalommal beletörődni.

A kommunizmus vége óta a csehek végre maguk határozhatják meg merre tartsanak. Ma az országot modern demokrácia jellemzi, amely – gazdasági szempontból is – európai mintán alapul. 2009-ben Csehország 13.097 euró/fő mértékű GDP-t tűzött ki célul, amely az EU-átlag 82%-a. Az Eurostat szerint a prágai régió egy főre leosztva az egész EU egyik legproduktívabb régiója.

Prága, a főváros, az ország szíve és lelke, ez Csehország kulturális-, ipari- és pénzügyi központja. A Moldva partján fekvő „arany város” a gótikus és barokk építészet számátalan műremekének köszönhetően vonzza a turistákat. A történelmi óváros sok érdekes látnivalót rejt, ezért 1992-ben az UNESCO világörökség részévé nyilvánították. A város jellegzetessége a Hradzsín, a világ legnagyobb zárt várnegyede, amely jelenleg többek között az államfők lakhelyéül is szolgál.

Csehország ipara komoly hagyományokkal rendelkezik, és a külföldi befektetők körében nagy népszerűségnek örvend. A német külügyi hivatal szerint Csehország ipari termelésének több mint 50%-át külföldi cégek leányvállalatai bonyolítják le. Az ország infrastruktúrája pedig a legjobb az egykori keleti blokk államai közül. Az utóbbi két évtizedben különösen megerősödött az autóipari



„Arany város“ a Moldva partján: Prága, Csehország szíve és lelke, a gótikus és barokk építészeti számtalan műemlékének köszönhetően vonzza a turistákat.

szektor, aminek köszönhetően Csehországot, Szlovákiát, Magyarországot és Lengyelországot a „Kelet Detroitja“-ként emlegetik. Ezen kívül a mezőgazdaság teljesítménye is jelentős. A cseh sör is világhírű, sörfogyasztásban pedig a csehek világbajnokok, megelőzve Ausztriát és Németországot is.

### Andy Warhol gyökerei

Csehországhoz hasonlóan a Szlovák Köztársaság is 1993-ban, Csehország megegyezésén alapuló kettősítésre jött létre. Ma az Ausztriával szoros kapcsolatot fenntartó országnak 5,4 millió lakosa van: Európában nincs két másik főváros, amely olyan közel lenne egymáshoz mint Bécs és Pozsony. A közös gazdasági térség miatt a két várost ráadásul még testvérvárosnak is tekintik.

Bár a 430 000 lakosú Pozsony sokkal kisebb, mint Prága vagy Budapest, a gazdaság és a foglalkoztatás terén jelentős fejlődésről tett tanúbizonyságot. Ennek köszönhetően az osztrák napilap, a „Die Presse“ szerint a pozsonyi régió „már Bécsnél is nagyobb vásárlóerővel rendelkezik, és az egyik leggazdagabb régió Európában“.

Az 1989-es forduló előtt az országban a nehézipar dominált, mára viszont a GDP 60%-át a szolgáltatási szektor biztosítja. 2010-ben az Euró-zónában a szlovák gazdaság fejlődött a leggyorsabban. Ami a szász kultúrát illeti, a szlovákok különösen büszkék kiváló operaénekesekre: Miroslav Dvořák vagy Dalibor Jeniš művészekre, és egy amerikaira, akinek saját múzeumot is szenteltek. Ezt a rendkívüli módon tisztelt személyt életében Andy Warholnak hívták. A művész Kelet-Szlovákiából Pittsburghbe kivándorolt édesapja még a Varchola vezetéknévvel viselte.

### Gazdasági mintaország

Két millió lakójával és mindössze 20 000 négyzetkilométernyi területével Szlovénia az egyik legkisebb ország az EU-ban. 1990. december 23-án az egykori jugoszláv tagköztársaság lakossága népszavazásban döntött a függetlenségéről.

Ezután gazdasági újjászületés következett: a mezőgazdaságról a hangsúly egyre inkább az iparra és a szolgáltatási szektorra tevődött át. A kis köztársaság gazda-

sági szempontból példa lehet az új tagállamok számára. Szlovákiához hasonlóan már Szlovéniában is bevezették az Eurót.

Kis mérete ellenére Szlovénia gazdasága rendkívül sokoldalú. A Júliai-Alpokban lévő Triglav Nemzeti Park a túrázók paradicsoma, a mélyzöld síkságok pedig lenyűgöző látványt nyújtanak. Híres látóhely a Postojna városában található cseppkőbarlang is, amely a világ legnagyobb látogatható cseppkőbarlangjainak egyike. És nem szabad megfeledkezni a Földközi-tengerről sem. Nem csoda, hogy a turizmus, amely a gazdaság egyik leggyümölcsözőbb ága, ennyire virágzik.

### Az Aranyhomok

Bulgária ezzel szemben nagyon titokzatos ország. A kommunizmus végéig az országot a közép-európaiak szinte alig ismerték. A 681-ben alapított Bulgária Európa egyik legrégebbi állama. Ma a Balkán-félsziget keleti részén 7,5 millióan élnek.

Bulgáriában az utóbbi húsz évben egy átfogó gazdasági átalakulási folyamat zajlott le, főként a hagyományosan erős ágazatokban: a gépiparban, a fémfeldolgozásban és a petrokémiában. Nem vitás, hogy az ország a legjobb úton halad afelé, hogy műszakilag rendkívül magas színvonalú termékeket állítson elő. A GDP 50%-át a szolgáltatási szektor adja. Különösen nagy mértékben fejlődik a turizmus: a Fekete-tenger mentén húzódó Aranyhomok nevű partrész egyre népszerűbb.

Az ország legismertebb személyiségei közé tartozik az irodalmi Nobel-díjas Elias Canetti és a csomagolóművész Christo, akit a berlini Reichstag becsomagolása tett világhírűvé.

### Ahol a Duna a Fekete-tengerbe torkollik

Bulgáriával együtt Románia 2007. január 1-jén lépett be az EU-ba. Az 1990-es években viszont ez a cél még rendkívül távolinak tűnt. Az országot annyira lekötötte saját sorsa, hogy a piacgazdaság sokáig nem valósulhatott meg.

Eközben a 21,5 millió lakosával a legnagyobb balkáni országnak számító Románia gazdasága felkeltette a külföldi befektetők figyelmét. A gazdasági válságig az

ország több éven keresztül lenyűgöző GDP-növekedést célzott meg. Utoljára 2008-ban produkált 7,1%-os növekedést. A legfontosabb gazdasági ágak hagyományosan a gépipar, a vegyipar és az olajipar.

Ezen kívül a románok szeretnék minél több látogatót az országba csábítani. Az egyik legszebb látványosság a tavakban és kis szigeteken gazdag Duna-delta, amely az UNESCO bioszféra-rezervátumának része. Eddig Romániában főként a morbid látóvalók kedvelői találták meg számításukat: a 15. században állítólag a törösvári kastélyban lakott III. Vlad fejedelem, más néven „Vlad Tepes“, azaz „Karóhúzó Vlad“. Az ő alakja jelentette az inspirációt Bram Stoker regényének hőiséhez, Drakula grófhöz.



Budapest: A történelem során mindig megújult.

## Bizalom kérdése



2011 februárjában a Gebrüder Weiss különleges rakományt indított útjára. Egy osztrák vállalat kérésére 34 méter hosszú, szélturbinákhoz való rotorlapátokat kellett Spanyolországból Indiába szállítani. A megbízást intenzív előkészületek követték: meg kellett szervezni a különleges szállítmány eljuttatását a kikötőbe, le kellett foglalni egy hajót, valamint a kikötői és biztosítási munkálatokhoz különféle előírásokat kellett kidolgozni. Mindezt az ügyféllel szorosan együttműködve.

Az interjúban Franco Ravazzolo, aki a GW légi és tengeri szállítványozási részlegénél a projektüzletek és gyűjtőárúk szakértője, mesél a tevékenységi köréről, és elmagyarázza, mi a titka az ehhez hasonló különleges megbízások zökkenőmentes lebonyolításának.

Ravazzolo úr, meg tudná mondani, mit jelent a „break bulk” kifejezés, és hogy milyen áruknál alkalmazzák ezt a szállítási módot?

A szilárd anyagokat a tengeri szállítás szempontjából három nagy kategóriába sorolhatjuk. Az első csoportba az ömlesztett áruk, például érc, szén és gabona szállítása tartozik. A következő az egységekbe (például konténer vagy jármű) rakodott darabárúk csoportja. Az utolsó kategória pedig a „break bulk”. Ebbe a kategóriába az olyan darabárúk tartoznak, mint a hasított fa, a papírpépkőteg, de a különféle alkatrészek és acéltermékek is. A szállítás módját általában a rakomány mérete és tömege határozza meg. Általában igaz, hogy ami túl nagy egy konténerhez, az „break bulk-nak” tekinthető.

Az elmúlt években változott a „break bulk” áruk szállításának jelentősége?

Bizonyos áruáramlások esetében a „break bulk” áruk szállítása helyett egyre gyakoribbá vált a konténeres rakodás, ahol ezt a szállított áru fizikai tulajdonságai lehetővé tették. A hetvenes évek óta a fa, a papír, a papírpép vagy az acélárúk tömege jelentősen csökkent, és továbbra is ez a tendencia figyelhető meg. Másrésztől több a különleges szállítmány, mivel a gépek és a telepek építéséhez egyre nagyobb és nehezebb egységeket használnak fel. A nehézáruk szállítása manapság virágzó üzletág.

Mit nyújt pontosan a GW a projektüzletek és „break bulk” áruk szállításának területén?

Előjáróban annyit, hogy ebben az üzletágban az áruk sokfélesége jelenti a legnagyobb kihívást. Az egyik alkalommal az energiagazdaság számára szélerőmű-berendezéseket, generátorokat, turbinákat vagy fűrőmagokat, a másik alkalommal pedig egy teljes gyár berendezését, bányászati felszereléseket, speciális és sínén közlekedő járműveket, hajókat, jachtokat vagy acélbányászati eszközöket kell szállítani. A legkülönbözőbb típusú szállításokat bonyolítjuk le, amelyek során nehézárúk esetén különös hangsúlyt kap az 500 tonna egyedi tömegig terjedő áruk kategóriája.

Az ilyen megbízások kivitelezéséhez tökéletes tervezés és irányítás szükséges. A logisztikusok részéről mi szükséges ahhoz, hogy megfeleljenek a megbízó elvárásainak?

Zárójelben megjegyezném, hogy a projektüzlet általában bizalom kérdése. Ezért ehhez egyrésztől megfelelő tapasztalat és szakmai tudás szükséges. Ügyfeleink ugyanis általában a saját területük szakértői, akik kompetens tanácsadást és ügyintéztést várnak el. Másrésztől ahhoz, hogy az ilyen projekteket megbízhatóan és professzionális módon lebonyolítsuk, a világ minden táján jó kapcsolatokat kell kialakítani. Ezért csatlakozott a Gebrüder Weiss a GPLN (Global Project Logistics Network, www.gpln.net) logisztikai hálózathoz, amely a gyűjtőáru- és a projektszállítványozás szakértőinek nemzetközi hálózata.



## A fókuszban Közép- és Kelet-Európa

A Gebrüder Weiss légi és tengeri szállítványozási részlege Közép- és Kelet-Európa országaiban is kiválóan működik: a légi és tengeri szállítványozás szakértői Csehországtól Ukrajnáig tíz országban a helyszínen nyújtanak magas színvonalú szolgáltatásokat. A hálózat legfiatalabb tagja a sarajevói iroda Bosznia-Hercegovina fővárosában, amely tavaly nyár végén nyílt meg.

Az, hogy Közép- és Kelet-Európa (CEE) pontosan mely országokat jelenti, függ a definíciótól és az adott kontextustól. A terület pontatlan meghatározásától eltekintve viszont egy dolog biztos: a CEE több országot foglal magába, és ezt a területet gyakran tévesen homogénebbnek tekintik, mint amilyen valójában. Nemcsak az országok nyelve tér el egymástól, hanem az egyes országok történelme, kultúrája és az ezekkel kapcsolatos hagyományok és szokások is, bizonyítva az Ausztriától dél- és északkeletre fekvő régiók sokszínűségét. Ráadásul az országok gazdasági helyzete és valutája is különböző.

### Jelentős fellendülés

Közép- és Kelet-Európában a Gebrüder Weiss légi és tengeri szállítványozási szervezete tíz országban van jelen, amelyek három régióvezető irányítása alatt állnak. Szlovéniáért Michael Büchele, Magyarországot és Szlovákiáért Harry Kostial, a többi országért pedig Jochen Uray felel. Bár az egyes országok eltérő mértékben fejlődtek, Jochen Uray úgy látja, hogy a régió két rendkívül nehéz év után végre ismét talpra áll. „2009-ben és 2010 első félévében még keményen dolgoztunk szerkezetünk optimalizálásán, ami végül sikerre vezetett. A gyenge évkezdést követően 2010-ben végül összesen 60%-os forgalmonövekedést értünk el.” A régióvezető szerint mindez főként a közép- és kelet-európai országokban lévő tengeri szállítványozási import-részlegek sikeres megújításának köszönhető: „Csehországban és Romániában az LCL-import a meglévő ügyfelek nagyobb számú megrendelésének és a rendkívül érdekes új üzleteknek köszönhetően nőtt a duplájára.” A GW mindkét országban a piacvezető vállalatok közé tartozik, ráadásul Ázsiából naponta érkeznek ide gyűjtőárúkat tartalmazó konténerek. Év elején Csehországban és Romániában egy központi LCL-Cockpit rendszert hoztak létre, amely egyben LCL-SPOC is az ügyfelek és partnerek számára.

### Jó kapcsolatok

Az új szolgáltatás az egész régióra pozitív módon hatott. Az egykori Jugoszlávia tagköztársaságait a koperi és a fiumei közvetlen gyűjtőállomás fedi le, Magyarország és

Szlovákia pedig minden héten közvetlen gyűjtőforgalmat bonyolít le. Meg kell még említeni a bécsi LCL-HUB-ot is, amely napi szinten indít küldeményeket a régió országaiba. Ez érdekes ahhoz képest, hogy az egy országra jutó küldemények mennyisége nem olyan jelentős. A légi szállítványozás területén is történtek változások: Budapest és Prága ugyanis időközben a régió új központjaivá nőttek ki magukat – neves légitársaságok rendszeresen indítanak szállítmányokat Ázsiából közvetlenül Ferihegyre és Ruzyně repülőtérre. Az ügyfelek pedig biztosak lehetnek abban, hogy a régió légi és tengeri szállítványozása is a GW szolgáltatásaitól megszokott magas színvonalon zajlik.

### Szakképzett munkatársak

A megkezdődött növekedési tendencia erősödését a helyiek szakképzésével kell elősegíteni. Az elmúlt két évben egyfelől nagyon sok pénzt fektettek az értékesítési csapat fejlesztésébe, de az ügyfelekkel közvetlen kapcsolatban lévő operatív munkatársak oktatására is nagy figyelmet fordítottak. „A belső és külső részleg oktatásával kapcsolatos intézkedések célja az volt, hogy munkatársaink jobban tisztában legyenek az ügyfelek igényeivel” - nyilatkozta Uray. „Ügyfeleink azt szeretnék, hogy proaktív és kompetens munkatársak álljanak a rendelkezésükre, akik mindenképp a lehető leggyorsabban közlik a szükséges információkat – legyen szó az szállítási dátumról, problémamegoldásról vagy a potenciális új ügyfeleknek szóló ajánlatokról.” A GW vállalat számára a legfontosabb a tartós minőség – teszi hozzá Harry Kostial. „Ezért éri meg továbbra is minél több pénzt fektetni munkatársaink betanításába és továbbképzésébe.” A siker kulcsa Kostial szerint nem utolsó sorban a hálózaton belüli rendszeres cserefolyamatokban rejlik – a légi és tengeri szállítványozási részlegen belül, valamint a szárazföldi részlegen belül egyaránt.



### A WR India állami vendége

Egyhetes indiai utazása során Barbara Prammer, az osztrák parlament elnöke látogatást tett Chennai városában. A Weiss-Röhlig India vezetésége megragadta az alkalmat, és meghívta a delegációt egy pódiumbeszélgetésre. A fogadást, amelyen a fontos ügyfeleken kívül az indiai gazdasági szféra legjelentősebb képviselői és az Új-Delhiben lévő osztrák nagykövetség gazdasági delegátusai is részt vettek, a Kereskedelmi és Iparkamara, valamint Ausztria tiszteletbeli chennai-i konzulátusa szervezte. Az „Üzleti lehetőségek Ausztria és India között” témájú rendezvényen a résztvevők megtárgyalták Ausztria és India üzleti kapcsolatának bővítési lehetőségeit.

### Csehország

**Ügyintézés nyelve:** cseh, **Terület nagysága:** 78.866 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 10,5 millió, **Népsűrűség:** 130 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** cseh korona, **EU-csatlakozás:** 2004, **Air & Sea székhely:** Prága, Brno, Ostrava

### Szlovénia

**Ügyintézés nyelve:** szlovén, **Terület nagysága:** 20.273 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 2 millió, **Népsűrűség:** 99 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** euró, **EU-csatlakozás:** 2004, **Air & Sea székhely:** Koper, Ljubljana

### Szlovákia

**Ügyintézés nyelve:** szlovák, **Terület nagysága:** 48.845 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 5,4 millió, **Népsűrűség:** 110 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** euró, **EU-csatlakozás:** 2004, **Air & Sea székhely:** Pozsony, Zsolna

### Magyarország

**Ügyintézés nyelve:** magyar, **Terület nagysága:** 93.000 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 10 millió, **Népsűrűség:** 107,5 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** forint, **EU-csatlakozás:** 2004, **Air & Sea székhely:** Budapest

### Horvátország

**Ügyintézés nyelve:** horvát, **Terület nagysága:** 56.542 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 4,5 millió, **Népsűrűség:** 79 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** kuna, **EU-csatlakozás:** nem EU-tag, **Air & Sea székhely:** Zágráb

### Bosznia-Hercegovina

**Ügyintézés nyelvei:** bosnyák, szerb, horvát, **Terület nagysága:** 51.197 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 4,6 millió, **Népsűrűség:** 89 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** konvertibilis márka (KM), **EU-csatlakozás:** nem EU-tag, **Air & Sea székhely:** Szarajevó

### Szerbia

**Ügyintézés nyelve:** szerb, **Terület nagysága:** 88.361 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 7,5 millió, **Népsűrűség:** 97 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** dinár, **EU-csatlakozás:** nem EU-tag, **Air & Sea székhely:** Belgrád

### Románia

**Ügyintézés nyelve:** román, **Terület nagysága:** 237.500 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 21,5 millió, **Népsűrűség:** 93,7 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** román lej, **EU-csatlakozás:** 2007, **Air & Sea székhely:** Bukarest, Konstanca, Kolozsvár

### Macedónia

**Ügyintézés nyelve:** macedón, részben török, szerb és albán, **Terület nagysága:** 25.713 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 2,1 millió, **Népsűrűség:** 79 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** macedón dinár, **EU-csatlakozás:** nem EU-tag, **Air & Sea székhely:** Szkopje

### Ukrajna

**Ügyintézés nyelve:** ukrán, **Terület nagysága:** 603.700 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 46 millió, **Népsűrűség:** 78 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** hrivnya, **EU-csatlakozás:** nem EU-tag, **Air & Sea székhely:** Kijev

### Bulgária

**Ügyintézés nyelve:** bulgár, **Terület nagysága:** 111.910 km<sup>2</sup>, **Lakosság:** 7.6 million, **Népsűrűség:** 70 fő/km<sup>2</sup>, **Valuta:** Lev, **EU-csatlakozás:** 2007. **Air & Sea székhely:** Szófia



### A GW hitelképességének elismerése

A neves gazdasági hitelügynökség, a Dun & Bradstreet megerősíti a Gebrüder Weiss pénzügyi stabilitását és kiváló hitelképességét. A logisztikai konszern a legjobb osztályzatot, az 1-es minősítést kapta, és ezzel a legkiválóbbnak értékelt vállalatok sorába lépett. Ezt a kitüntetést idáig az osztrák vállalatoknak mindössze öt százaléka érdemelte ki. A világhírű D&B-tanúsítvány igazolja, hogy a GW megbízható és stabil helyzetű üzleti partner jó fizetési morállal.



### A klímavédelem élharcosa

A GW 2011 februárjában Wörgl (AT) székhelyén üzembe helyezte Ausztria első olyan logisztikai csarnokát, amely nincs káros hatással a bolygó klímájára. Az 1.300 m<sup>2</sup> nagyságú faszervezeten helyet kapott egy átrakodási és megbízási felület, valamint egy 150 palettahelyes hűtőraktár. „A klímára káros hatást nem gyakorló épület megépítése hosszú távú stratégiánk másik fontos lépése” - mondja Wolfram Senger-Weiss, pénzügyi igazgató.

# Tegnap és holnap

**Szerte a világon alig találunk olyan vállalatot, amelynek működése dokumentálhatóan több mint 500 évre nyúlik vissza. A Gebrüder Weiss ilyen vállalat. Az orange globe végigkalauzolja az olvasót a fél évszázad történetén, és bemutatja a főszereplőket, akiknek a vállalat sikere köszönhető – a kezdetektől, amikor a vállalat futárszolgálatként működött az Alpok két oldala között, egészen a jelenig, amikor a GW nemzetközi logisztikai konszernné vált.**

\*Az itt nyilvánosságra hozott tartalom a Heidi és Paul Senger-Weiss által szerkesztett „Weiss-Buch<sup>3</sup>” kiadványon alapul.

## Milánói futár

A Weiss családot a krónikák először a 14. század elején említik. A „Wizze” név St. Gallen kolostorának adólistáján fedezhető fel. A Weiss család a szintén Fussach településről származó Spehler családdal közösen, 1474-ben indította el futárszolgálatát Lindau és Milánó között. 1788. június 2-án Leonhard Spehler kísérelte át Johann Wolfgang von Goethét a veszélyes Via Mala szoroson és a Splügen-hágón, amikor a költő első alkalommal utazott Olaszországba.

## Az üzem

A következő, a 18. század politikai, technikai és gazdasági szempontból is mozgalmas időszak volt. A Gebrüder Weiss önálló története Johann Kasimir Weiss személyével kezdődött, aki akkoriban milánói futárként dolgozott. Weiss, aki Fussachban Johann Schneider üzlettársa volt a lindau kereskedelmi kamara megbízásából futárokat kiküldő vállalkozásban, tudatában volt annak, hogy az ipari forradalom után a hagyományos üzletvitelnek nincs jövője, ezért 1781-ben megoldotta az áruk köztes tárolását, és mindenféle egyéb szállítással kapcsolatos problémára is megoldást keresett.

## A három Weiss fivér

A 19. században Vorarlbergben számtalan gyár jött létre. A textilipar más ágazatok számára is utat tört, a fuvarozást és a hajózást pedig liberalizálták. Arlberg és Reschen hegyi ösvényei helyébe modern utcák épültek. A vasút is megkezdte diadalmenetét. A kis vállalkozás hamar igazi szállítványozási vállalattá fejlődött. És a három Weiss fivér tudta, hogy a fellendülés éveiben kínálkozó sok új lehetőséget ki kell használni. Josef, Leonhard és Johann Alois Karl Weiss 1823-ban új társasági szerződést írtak, és a vállalat új nevet kapott: Gebrüder Weiss.

## Káosz a háború idején és újjászületés

A vállalat majdnem száz évig folyamatosan növekedett. Hogy a vállalat megfeleljen a virágzó iparú Vorarlberg tartomány kihívásainak, az idősebbik Weiss testvér, Ferdinand leányvállalatokat hozott létre a Földközi-tenger Ausztria számára fontos kikötőiben, valamint Vorarlberg jelentős piacain és azok környékén. A fejlődésnek az első világháború vetett véget. Anton Weiss és Adolf Jerie rendkívüli mértékű takarékoskodásának köszönhetően a vállalat mégis átvészelte a nehéz időszakot. Amikor Anton Weiss 1921-ben meghalt, a vállalat vezetését 19 éves fia, Ferdinand vette át. De a vállalat életében ismét nehéz idők következtek. Meg kellett küzdeni a hiperinflációval, a gazdasági válsággal, a fasizmussal és a második világháborúval. „Gyűrjük fel az ingujjunkat!” – ez volt

2004 decemberében Heidi Senger-Weiss átadta a kormányt Wolfgang Niessnernek és az elnökség tagjainak.



Ferdinand Weiss mottója, aki a háború után nemcsak a szétzilált vállalati szerkezetet hozta helyre, hanem kiépített egy egész Ausztriát lefedő fiókvállalat-hálózatot.

## Nemzetközi generáció

Ferdinand Weiss hirtelen bekövetkezett halála után 1968-ban lánya, Heidi vette át a vállalat vezetését. Az új kihívásoknak nem volt egyszerű megfelelnie, de jelentős támogatást kapott későbbi férjétől, Paul Sengertől. A generációváltás új lendületet hozott: a Gebrüder Weiss hagyományos belföldi üzemből nemzetközi kapcsolatokkal rendelkező szállítványozási konszernné fejlődött. 1975 és 1989 között a befektetések felét – összesen több mint 530 millió eurót – új létesítmények építésére fordították.

## Az „orange way“

Ekkor lehullott a vasfüggöny, Ausztria pedig belépett az EU-ba. A gyártási láncok ezzel egy időben egyre globálisabb méreteket öltöttek. A Gebrüder Weiss életének ezen intenzív szakaszát fájdalmas szünetek, új szerkezetek kialakítása és váratlan növekedés jellemezte. A GW kihasználta az Európában 1989-től bekövetkező politikai változásokat, és rendkívül gyorsan kezdett terjeszkedni az új piacokon. De nem csak Európa kezdett növekedni: 1991-ben Paul Senger-Weiss megnyitotta Sanghajban a GW első fiókvállalatát egy másik kontinensen. Ausztria EU-tagsága, amely egyúttal az EU gazdasági közösségébe való belépést is jelentette, a vállalatot hirtelen hatalmas kihívás elé állította. De a GW megértette, hogy a korábban olyan fontos üzleti terület, a vámolás drasztikus háttérbe szorítását takarékoskodással, szerkezetváltással és a vállalati kultúra átgondolásával kell kompenzálni, és a kínálkozó lehetőségeket meg kell ragadni.

## Virágzó kezdet

2005-ben 36 év után Heidi és Paul Senger-Weiss átadta a vállalat irányítását a következő generációnak. Azóta Wolfgang Niessner a vállalat elnöke, Peter Kloiber és az igazgatóság új tagjai, Wolfram és Heinz Senger-Weiss irányítják a vállalatot. A tisztségek átadása zökkenőmentesen zajlott. Így a vállalat optimális módon tudott profitálni a következő évek gazdasági fellendüléséből: A GW központi európai régiójával párhuzamosan megerősödött és bővült a nemzetközi légi és vízi hálózat is: a vegyesvállalat új partnere a Röhlig társaság lett. A logisztikai konszern még a világ gazdaságát 2008-ban megrázó válság idején is kitartott bővítési stratégiája mellett. Ma az egészséges gazdasági alapnak és a vállalat stabilitásának köszönhetően ismét jelentős sikereket könyvelhet el.



**A WeissBuch<sup>3</sup>**  
Szerkesztők: Heidi és Paul Senger-Weiss

Kiadja: Christian Brandstatter  
Formátum: 228 x 274 mm  
Terjedelem: 280 oldal  
kb. 340 ábra  
Vászonkötés és borító



1474

1781

1872

1948

2004

2005