

Az Iráni-Magyar Közlekedési Társaság (1975-1979) ^[1]

A Hungarocamion Vállalat fuvarozási tevékenysége az egzotikusabbnak ítélt országokra is kiterjedt. A külföldön létesített tranzitállomásoknak – műszaki szerviz, személyzetellátás, vámoltatás és egyéb logisztikai feladatok ellátása miatt – mindig is meghatározó jelentőségük volt. Ebben a folyamatban illeszkedett az Iránban alapított *Iran-Majarestan Transport Co.* létrehozása, amely később vakvágánynak bizonyult a cég történetében. A vegyesvállalat működése alatt végig nehézségekkel küzdött, de a rendelkezésre álló iratok néhány magyar szempontból érdekes tanulsággal szolgálnak.

Bevezetés

A levéltár által őrzött gazdasági iratok nemzetközi vonatkozású része döntően magyar, európai és észak-amerikai irategyütteseket tartalmaz. Ritka esetben adnak át a levéltárnak más régiókból származó dokumentumokat, a legnagyobb forgalmú nemzetközi vállalatok esetében azonban találhatunk ilyen példákat. A *Hungarocamion Vállalat* (HC) szerteágazó fuvarozási tevékenysége a Magyarországon egzotikusabbnak ítélt országokra is kiterjedt (pl. a közel-keleti régióra). A nemzetközi szállítmányozásban a külföldön létesített tranzitállomásoknak - műszaki szerviz, személyzetellátás, vámoltatás és egyéb logisztikai feladatok ellátása miatt - mindig is meghatározó jelentősége volt. Mindez történhet államközi vagy vállalatok közötti együttműködések kiépítésével, de kiépülhet leányvállalatok alapításával is. A HC, közvetlenül megalakulása után (1966-tól) már létesített Olaszországgal közös vegyesvállalatokat (Peklar, Eurocar), majd ezt a tevékenységet folytatta a Közel-Keleten (Golf Europa).

Ebben a folyamatban illeszkedett az Iránban alapított *Iran-Majarestan Transport Co.* - röviden IMT - létrehozása, amely később vakvágánynak bizonyult a cég történetében. A HC nem az IMT létrehozásával jelent meg az iráni piacon, folyamatosan fenntartotta a korábban létrehozott önálló teheráni HC kirendeltséget. A vegyesvállalat működése alatt végig nehézségekkel küzdött, de a rendelkezésre álló iratok néhány magyar szempontból érdekes tanulsággal szolgálnak.

Milyen indokok késztették a HC-t egy iráni vegyesvállalat létesítésére?

A történet az 1970-es évek elejének hirtelen emelkedő olajárával kezdődött. A közel-keleti térség államai a megnövekedett belső kereslet miatt nagy tömegben kezdték el árukat importálni. A folyamattal körülbelül egy időben az európai közösség importkorlátozásai miatt (pl. 1975-ben a hűtött áruval kapcsolatban) a magyar, de más kelet-európai cégek is nehezebben tudtak szállítani Nyugat-Európába. Célszerűnek tűnt tehát kelet felé terjeszkedni - kiemelten Törökország, Irán, néhány arab állam irányába -, hogy a kiesett nyereséget pótolják.

A HC már 1971-ben is rendezett önálló, reprezentációs célú koktélpartyt Teheránban, 1972-ben pedig részt vett a részben vállalati finanszírozású *Magyar Heteken* Iránban. A döntő lépéseket a piacbővítés felé 1974 első felében tették meg, amelyek a következő eredményekkel jártak:

- rendszeres konténeres fuvarozás London és Teherán között az iráni *TBT* vállalattal közösen (később az IMT iráni alapítója),
- hamburgi tárgyalások a *Hermann Ludwig* iráni céggel,
- Olaszország és a Közel-Kelet közötti forgalom bonyolítására szerződés a *HC-Golf Europa-Hirsch* cégek között 1974. júliusban.

Mindezek mozgatója az 1974. február 27. és március 8. közötti, teheráni, kormány szintű tárgyalás volt Memorzadeh iráni kereskedelmi miniszter-helyettesével és a HC iráni partnereivel. Alapvetően két iráni cég, a *Pars Container* és a *TBT* mutatkozott hajlandónak közös vállalat alapítására, utóbbival elvi megállapodás is született 1974 márciusában. A közös vállalat létrehozása mellett szólt az országok közötti kedvező gazdasági, diplomáciai kapcsolatépítésen túl a fuvarozás működtetéséhez szükséges kamatmentes hitel felvétele is. Irán súlyos problémája volt az 1974/75-ös években a rendkívüli módon megnőtt kikötői forgalom bonyolítása a Perzsa-öböl (Khoramshar) és Teherán között. Az ország sem szállító eszközökkel, sem kiszolgáló személyzettel nem készült fel a megnövekedett szükségletek kielégítésére. Bár 1974-től jelentős szállítóeszköz-beszerzést hajtottak végre - az USA-ból 2000, az NSZK-ból 3000 darab vontatót vettek - az autók felét azonban nem üzemeltethette az ázsiai ország, mivel nem rendelkezett elegendő szakképzett gépkocsivezetővel. Bár megpróbálkozott hiánypótlással dél-koreai, pakisztáni sofőrök beállításával kb. 400 amerikai dollár havi bérért, ez azonban a problémát nem oldotta meg. Így 1975 folyamán Irán a bolgár, a román és a magyar állami fuvarozó vállalatot kérte fel az iráni belföldi forgalom részleges bonyolítására. A kedvezőtlen látszó körülmények között 1975 augusztusára véglegesítette többszöri egyeztetés után a két fél - a HC és az iráni TBT - a vállalat alapítási feltételeket:

- 50-50% részvényarány,
- 2 millió amerikai dollár alaptőke, amelynek csak 35%-át kellett befizetni, a magyar rész 350 000 amerikai dollárra rúgott,
- 100 db kamion vásároltak, ebből 50 magyar és 50 iráni rendszámmal került forgalomba, de a magyar rendszámúak közül csak 10 db volt hűtő, a többi szárazkamion,
- négy fős igazgatótanács alakításában állapodtak meg. Tagjai: a TBT két tulajdonosa, A. A. és M. A. *Bagherzadeh* fivérek, illetve *Mezei Gábor* HC vezérigazgató és *Garami Kálmán*, az új cég ügyvezető-helyettese voltak.

Az iráni bejegyzés 1975 végéig elhúzódott, a tényleges fuvarozási tevékenység csak 1976. márciustól indult hűtőkocsikkal, 1976 végétől pedig szárazkocsikkal.

Az autókat az NSZK-ból szereztek be: a hűtőkocsikat a Blumhardt cégtől Wuppertalból, a motorkocsikat a Daimler-Benz-től. Az említett eszközök értékének kiegyenlítése a bécsi Central-Wechselbank és a teheráni Sepah Bank hiteléből történt meg, de a törlesztési nehézségek végig akadályozták a vállalat tevékenységét. 1977 második felében az esedékes összeget és a következő törlesztési periódusokat már át kellett ütemezni.

Mindössze két lezárt gazdasági évet élt meg a HC vállalkozása. Áttekintve a vállalat gazdálkodását, a kezdetben remélt évi 700 000 amerikai dollár nyereség, és 10 millió futáskilométer teljesítése messze elmaradt. Az 1976-os 6,7 millió kilométeres futásteljesítmény még magyarázható volt a rendkívül lassú gépjárművek rendkívül lassú üzembe helyezésével és egyéb körülményekkel. Az iráni rendszámmal ellátott gépkocsik ugyan 1976 márciusáig beérkeztek Iránba, de vámoltatásuk június 5-ig elhúzódott. Miközben a hűtőkocsik Teherán-Khoramshar között nyomott áron húst szállítottak, a szárazkamionok álltak, így néhány hónap alatt a veszteség elérte a 180 000 dollárt. Az egyéb körülmények között sorolható fel, hogy 1976 folyamán Törökország az iráni rendszámú autókra jelentős tranzitadót vezetett be. Az elégtelen pénzfedezet a banktörlesztés fizetésére sokszor a fuvarindulásokot is megakadályozta. Az alapvető probléma azonban az a tény volt, hogy az IMT fuvarjait alacsony árszínvonalon, szinte kizárólag belföldön végezte (kb. 90% arányban). Az év hideg téli időszakában - decemberben, januárban - álltak a szárazkamionok, a költségek viszont folyamatosan termelődtek. 1977 végére a veszteség megháromszorozódott az előző évhez képest (29 millió iráni riál).

A HC érdekei inkább a nemzetközi szállítmányozás felé terelődtek, hiszen a kiegyenlített fuvarozási szerkezet volt az érdeke, nem az iráni belföldi fuvarozás támogatása. Ha átnézzük az 1974-1979-es évek HC által végzett Európa-Közel-Kelet (ezen belül Irán) közötti szállítások statisztikáit, egyértelműen megfigyelhető, a legkifizetőbb az Európa-Irán viszonylat volt. A visszafuvarozás mindig komoly nézeteltérésekre adott okot a HC, illetve az iráni fél között az IMT-t illetően, hiszen a futott járművek alig 2/3-a szállított árut, Európa felé azonban ez az érték elérte a 95%-ot. Mindemellett a HC forgalmának 35-37%-át tette ki a szállítmányozás a Közel-Keletre, ebből 80% csak Irán volt. Viszont az arab államokba szállított rakományoknál jelentősen magasabb volt az egy kilométerre vetített nyereségmutató. Egyedül Törökországgal volt veszteséges a mérleg. A forgalmi arányt ezért a HC igyekezett elmozdítani az arab államok felé, megcélózva a 65:35 (Irán:egyéb) arányt. Ez a magyar törekvés jelentősen befolyásolta a fuvarszerzéseket.

A vegyesvállalat fennmaradási esélyei tovább gyengültek a hiányos működési feltételek miatt. A műszaki bázis alakításának ügye még 1977 elején sem volt megoldott, pedig a fuvarozás már 9-10 hónapja elindult. Csak 1976. júniustól működött a hatágyas átmeneti gépkocsivezetői szállás, ekkor került sor az orvosi és konyhai ellátás megszervezésére. A vízumokra azonban Iránban változatlanul hosszasan kellett várakozni. 1976 márciusában a fuvarszerzések megindításakor még az iroda is hiányzott az IMT dolgozóknak.

Gyakorlati pénzgazdálkodás csak B. Szabó Károly osztályvezető-helyettes 1977. július-októberi teheráni kiküldetésekor kezdődött az IMT-nél. Bevezette a bizonylatolt pénztári ki- és befizetést, felszámolta az IMT ún. kölcsön-nyilvántartását. A cég gazdaságtalan működtetésének másik kulcstényezője a pénzügyek

voltak. Az IMT fennállása során mindig a HC tűnt fizetőképesenek, a TBT vonatottan teljesített. Az irániak önrészük hitelezését igyekeztek gyorsan törleszteni a Sepah Banknak. Ennek érdekében a magyar rendszámú kamionok fuvardíjának kifizetése előtt banki törlesztésüket leszámították az IMT-nek kifizetendő fuvardíjából. Így a vállalat a HC melletti legfontosabb partnerétől a fuvardíjak töredékéhez jutott hozzá. Az iráni üzletvezetés sajátosságai tovább rontották a jó együttműködést. Az iráni ügyvezető a társaság alapszabályával ellentétesen ún. „előleget” vett fel tetemes összegben - 91 000 riál - saját célra a közös kasszából. Másrészt az irániak az IMT kizárólagos iráni fuvarozójának a TBT vállalatot tekintették, amelyet Garami Kálmánnak fenyegetően jeleztek 1977 nyarán.

1977 folyamán a likviditási nehézségek feloldására június 9-11 között Münchenben az IMT közgyűlésén tárgyaltak a szerződő felek egy 400 000 amerikai dollár összegű tulajdonosi kölcsön befizetéséről, amelynek önrészét csak a HC fizette meg. A magyar fuvarozó vállalat tökefeltöltésként új részvényesek bevonását javasolta, amit az irániak kategorikusan elutasítottak. A pénzügyi helyzet további romlása miatt a HC vezetői 1977. július végén a magyar rendszámú járműveket saját üzemeltésbe vonták.

Bár szezonális jelleggel megbízások érkeztek a HC-hez, a vezérigazgató csak az állandó ügyfelekre korlátozta a fuvarteljesítéseket. A vállalat felszámolása már 1977 novemberében a teheráni rendkívüli közgyűlésen is szóba került, konkrét lépéseket azonban csak 1978 legelején tettek. Az irániak 1977 folyamán elleneztek az életképtelen vállalat megszüntetését, alátámasztva B. Szabó Károly jelentésének azon megállapítását, amely szerint az irániaknak jelentős hitelek visszafizetéséhez szükségük van az általuk olcsó fuvarokra használt vállalatra. Egy HC-TBT megállapodással a gépkocsialomány a magyar fél tulajdona lett, a felszámolás határidejéül 1978. december 31-ét jelölték ki, és a gépkocsivezetők szerződéseit az év végéig hosszabbították meg. A magyar részvényes tulajdoni védelmét - a két évre választott és 1977 decemberében megbízatásának lejártával Magyarországra visszautazó - Garami Kálmán ügyvezető-helyettes, majd a HC teheráni kirendeltségét már négy éve vezető Szemes Lajos látta el. 1978-ban az egész évet felölelte a vagyonmentés. Év végére a döntő részt behajtotta a magyar vállalat, habár jelentős veszteséggel mindenképpen számolni kellett, pl. 400 000 amerikai dollár tartozása volt a HC másik, egyéb iránt szintén fizetéseképtelen leányvállalatának, a Golf Europeanak is az IMT felé.

A közös vállalat életének végét és a HC partnerkapcsolatainak ártérkelését is jelentette az 1979 elején lezajlott iszlám forradalom Iránban. Az IMT tulajdonosai az elűzött perzsa sah melletti politikai aktivitásuk miatt elmenekültek az országból, egyikük ismeretlen helyre, másikuk Münchenbe. A magyar fél 1978-as törekvése a vagyonmentésre a forradalom idején kamatozódott, ugyanis az IMT számláit több vizsgálat miatt 1979 június végén a hatóság zárta. A „vegyesvállalat” építési elv ugyan az IMT megszüntével megbukott a magyar stratégiában, de a közel- és közép-keleti térségében a szállítmányozási súlypont a '80-as évek közepén is Irán maradt, hiszen nem csak az arab államok felé volt tranzitpont, hanem Pakisztán irányába is nélkülözhetetlen szerepet kapott.

A kevés fennmaradt iratból néhány érdekes következtetés - tanulság - leszűrhető:

1. *Nem volt zökkenőmentes a „baráti” országok fuvarozó vállalatai közötti együttműködés sem.*

Főként a bolgár állami fuvarozó vállalattal kapcsolatban lehetett volna megszívlelni a Bagherzadeh-fivérek 1975-ös megjegyzését az előkészítő megbeszéléseken, hogy készülőn előzetes megállapodás a magyar és bolgár vállalatok között az árverseny letörésére. A török tranzitadó 1976-os megjelenésével együtt a bolgárok ugyanis tarifacsökkentést hajtottak végre. A HC kénytelen volt stagnálni árait, növelve az IMT keretében HC megbízással fuvarozó járművek veszteségeit. 1976-ban égető szükség lett volna a szezonálisan eltérő tarifarendszer kialakítására, illetve a kedvezőtlen 1976-os devizaárfolyamok miatt némi tarifaemelésre. A csehszlovák szállító céggel, a CSAD-dal és a szovjet Szovtransavto-val a HC viszonylag korrekt partneri viszonyt alakított ki. Utóbbival az együttműködésen alapuló iráni szállítmányozás az asztalani tranzitút kiaknázásával valósult meg. A török-iráni tranzit megkerülésével sikerült új utat nyitni a térség felé.

2. *Több lábon állás:* Már a cikk elején említettem, hogy a magyar fuvarozás az IMT fennállása idején is párhuzamosan folyt a teheráni kirendeltség támogatásával. Nem a TBT cég volt a HC egyedüli partnere, mellette fennmaradtak a kapcsolatok a Hirsch, a Hermann Ludwig, a Jettrans és egyéb, korábban is együttműködő cégekkel. Mindennek a jelentősége az iszlám forradalom idején mutatkozott meg. A forradalmi megmozdulások természetükénél fogva együtt jártak kaotikus gazdasági, politikai eseményekkel. 1979. január végére az ország gazdasága lényegében összeomlott, az olajkitermelés leállt, a külföldi tőke azonnal kivonult (pl. bankok esetében), a külföldi szakértők elmenekültek. A közrend csak április közepére állt helyre. A teheráni bázisra három alkalommal is betörték, az értékeket kiürítették, ugyanakkor a bérbeadó tulajdonosok is eltűntek, így volt olyan hónap (május), amikor a HC saját magának határozta meg az aktuális bérleti díjat. Összességében a magyarok számára a veszteségek elenyészőek maradtak - eltekintve a politikai viszonyok miatt 1979 után erősen megcsappant nyugat-európai-iráni megbízások számától. Az Ideiglenes Forradalmi Kormány három fős különbizottsága foglalkozott a 86 teheráni szállítmányozási vállalat működési, határforgalmi szabályozásának az ügyeivel. A nyugat-európaiak teljesen eltűntek, a magyarokat azonban a különbizottság biztosította a szállítmányozás további, korlátozás nélküli engedélyezéséről. A „legmuslimabb” és a forradalomból leginkább profitáló Hirsch Iran céggel a HC nagyon jó kapcsolatokat ápol - a TBT után, második számú partnere volt -, így az átállás a megnehezült körülmények ellenére is (napi négy órára csökkent vámoltatási idők, csütörtöki és pénteki vámzárvarások) zökkenőmentesen zajlott le. Sőt, a konkurencia csökkenése miatt 10%-os áremelést is végrehajthatott iráni viszonylatban a magyar cég. Április-májusban már 20-30 kocsi közlekedtetett a HC, év végétől az aláírt asztalani tranzitforgalmi egyezmény szerint a Hirsch Iran által bonyolított az iráni szakaszon a szállítmányozás.

3. *Személyi ellentétek, koordinálatlan HC és IMT vezetői hatókör.* Teheránban a magyar kolóniát csupán néhány (hat) család alkotta, mégis súlyos nézeteltérések osztozták meg őket. Az ügy komoly vizsgálódásokat követelt, amelyet Boros András HC vezérigazgató-helyettes összegzett 1977. júniusi jelentésében. A meghallgatottak körébe a teheráni nagykövet, a kereskedelmi kirendeltség vezetője és a konzul is bekerült. A vizsgálat végül megállapította, hogy nem sikerült a HC és az IMT vezetők, beosztottak hatáskörét kellőképpen elhatárolni, egyeztetés nélküli - akár egymással ellentétes - vezetői intézkedések történtek. A gyengébb iráni HC teljesítményt nem lehet csak a személyi viszálykodással magyarázni, de a salamoni döntés ismeretében a korabeli vállalati vezetők is érezték ennek a ténynek a súlyát. Mindkét HC vezetőt - Garami Kálmán, az IMT magyar ügyvezető-helyettesét, és a Szemes Lajost felváltó Seotér Jánost, a teheráni HC kirendeltség-vezetőjét - hazarendelték, és a probléma gócpontjaként megnevezett egyik ott dolgozó házaspár kiküldetését szintén visszavonták. Végezetül a vizsgálati anyag összegzésében egészen érdekes következtetésre is lelhetünk: „Általában negatívan értékelhető a feleségek szerepe [természetesen a válót ügyben]. Egyes esetekben férjeiket a háttérből irányítva ösztönözték saját szubjektív ítéletalkotásukhoz igazodó magatartás kialakítására. Egyértelműen megállapítható, hogy ilyen nagy létszámú kolóniában a férjek és feleségek együttműködése egészségtelen.”

Források

Részletek a Teheránban működő Hungarocamion képviselő személyi problémáiról készült közös jelentésből

Jelentés

A teheráni Hungarocamion kolónia személyi ellentéteinek kivizsgálásáról

[...]

Az ügy vizsgálata során meghallgattuk a nagykövet, a kereskedelmi kirendeltség vezető, a konzul véleményét és minden alkalmazottal beszélgetést folytattunk, egyes esetekben ismételt is.

[...]

A beszélgetések, valamint eddigi tényismereteink összevetése alapján a kolónián belül kialakult ellentétek okait az alábbiakban látjuk:

1./ *A vezetés hibái:*

- Az IMT és Hungarocamion kirendeltségének elhatárolása, az ezzel kapcsolatos jogok és köteleességek nem voltak egyértelműek.

- Az IMT magyar igazgatója és a Hungarocamion kirendeltség vezetője hatáskörének megosztása a kezdettől fogva nem volt egyértelmű. Ez szembeállította a két vezetőt és lehetőséget adott arra, hogy a beosztottak is kihasználják.

- A két vezető nem tartotta be a közös, illetőleg koordinált vezetés alapkövetelményét. Nem egymással egyeztetve intézkedtek, hanem egymással ellentétesen, és külön-külön egymás beosztottjai felé is. Ezt a beosztottak egy része kihasználta, és mindig a másik vezetőhöz szaladt „igazságért”.

A két vezető pedig egymás intézkedéseit a beosztottakon keresztül kontrázta meg.

- A Nemzetközi Kapcsolatok Főosztálya [Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium főosztálya] csak most adta ki az első munkaköri leírást, amely egyértelműen meghatározza az egyes beosztások feladatkörét, az alá- és fölérendeltségi viszonyokat, valamint a feladatkörök elhatárolását. Ennek hiánya lehetőséget adott arra, hogy egyesek a gyakorlatban végzett feladataikat vitássá tehesék és mások feladataiba beleszólhassanak. A szakmai feladatok személyre szóló meghatározásának hiánya a munkában is és az emberek egymáshoz való viszonyában is ellentétekre vezetett.

- A két vezető nem használta fel a különböző problémák megoldásában a kollektívát. Nem kezdeményeztek közös véleménycserét sem a munka, sem az emberi problémák megbeszélése során; nem ütköztették nyílt színen az egymással ellentétes véleményeket és magatartási formákat. Ennek az lett a következménye, hogy a jelenlegi kolónia nem kollektív, hanem csak egyedek összessége.

[...]

2./ A kolóniának, mint közösségnek hibái:

- Jellemző volt az emberek osztályozása nyelvtudás, iskolázottság, műveltség és aszerint, hogy ki mi volt korábban. Ez egyeseknél kisebbségi komplexusra, illetőleg mások lenézésére vezetett.
 - Hiányzott a közvetlen, őszinte légkör. Az emberek szívesen alkottak véleményt közvetett információk, feltételezések alapján. Ez kedvező talaja volt a pletykának, irigykedésnek. Hiányzott a nyílt, egyenes, sértés és sértődés nélküli bírálat. Az egymás háta mögött történő véleményalkotás fenntartások fokozatos felrakódására, az ellentétek előbb burkolt elhúzóására, majd nyílt kirobbanására vezetett.
 - Háttérbe került az emberek saját hibáikhoz való önkritikus viszonya, általában mindenki másban kereste a hibát anélkül, hogy az ellentétek kialakulásában játszott szerepét ki-ki reálisan mérlegre tette volna.
 - A munkában is hiányzott az egymásnak történő segíteni akarás, és az emberek vagy saját munkájukat hangsúlyozták és emelték mások munkája fölé, vagy megkérdőjelezték egymás munkáját, illetőleg szorgalmát.
 - Általában negatívan értékelhető a feleségek szerepe. Jelentős részük van abban, hogy az ellentétek kialakultak és elhúzódtak. Egyes esetekben férjeiket a háttérből irányítva ösztönözték saját, szubjektív ítéleteikhez igazodó magatartás kialakítására. Egyértelműen megállapítható, hogy ilyen nagy létszámú kolóniában a férjek és feleségek együttudolgozása egészségtelen.
- [...]

Tanulságok, javaslatok:

A teheráni kolónia helyzetének vizsgálata fontos tanulságokkal szolgált a gazdasági tevékenység irányítása, szervezetsége, a káderkiválasztás és az emberi viszonyokkal való foglalkozás vonatkozásában.

Bebizonyosodott, hogy a vezetés gyengeségei, az emberek egymás közti viszonyában tartósan eltűrt ellentétek a munkára is negatív hatást gyakorolnak; lazítják a fegyelmet, csökkentik a munka hatékonyságát, és végső soron olyan légkör kialakulásához vezetnek, amelyben a tulajdonképpeni cél másodlagos szerepet kap. Megállapítható, hogy a kolónia többsége [...] hosszabb idő óta jól látta el a szoros értelemben vett szakmai feladatát.

Ez elterelte a figyelmet a bajok tényleges okairól és a helyzet tisztázását, illetve megoldását is elhúzta.

Az utóbbi hetekben azonban a személyek ellentéte a munkában is lecsapódott, és a normális gazdasági tevékenység gátjává vált.

[...]

Intézkedéseket tettünk a munkarend megváltoztatására, a szakmai tevékenység szervezetségének, hatékonyságának fokozása céljából.

Budapest, 1977. június 1.

Dr. Boros András és Dr. Vásárhelyi József

Részletek dr. B. Szabó Károly osztályvezető-helyettes teheráni útjáról készült jelentésből

Üti jelentés

dr. B. Szabó Károly osztályvezető-helyettes 1977. VII. 6. és X. 9. közötti teheráni kiküldetéséről

[...]

II.

Az IMT-nél kialakult helyzet ismertetése

Általánosságban megállapítható, hogy a vegyevállalat ma minden tekintetben a mélyponton van, nevezetesen:

- a kereskedelmi-fuvarpolitikai helyzet,
- a gépjárművek műszaki állapota,
- a pénzügyi helyzet, nyilvántartási rendszer,
- a TBT-vel való kapcsolat vonatkozásában.

Az alábbiakban kizárólag az utóbbi két szempontra térek ki.

1. A vegyevállalat katasztrofális pénzügyi helyzetben van.

Forgóállal nem rendelkezik, a szállítók nagy összegű követeléseit hosszú idő óta nem tudja kiegyenlíteni, eladósodása a részvényes Hungarocamionnál olyan összegre rúg, amelyet - a legoptimálisabb gazdálkodás esetét feltételezve - csupán több év alatt tudna felszámolni. A tényleges és teljes pénzügyi csőd szokatlan, de nem véletlen helyzeteket eredményezett. Ezek közül, a teljesség igénye nélkül, a következőket említem meg:

1.1. Az IMT-nél pénzgazdálkodásról egyáltalán nem lehet beszélni: a cég bankszámláján és pénztárában gyakorlatilag nincs pénz. Ez azt eredményezte, hogy a rendeltésszerű működéshez elengedhetetlenül szükséges kiadásokat a vállalat egyáltalán nem, vagy csak késve tudja teljesíteni. E szempontból a legsúlyosabb helyzet kétségkívül az IMT-nek gépkocsivezetőivel szembeni eladósodása területén alakult ki. 1977. IX. 30-án pl. az IMT az iráni rendszámú gépkocsik vezetőinek 1 152 800 Riallal, 42 021 DM-mel és 781 \$-ral tartozott. Járandóság hiányában, a gépkocsivezetők a legszükségesebb étkezési és tisztálkodási szükségleteiket sem tudták fedezni. Mind az európai, mind az iráni cégek javítási számláit az IMT nem tudja kifizetni. Emiatt előfordult, hogy az egyik teheráni cég hosszabb időre - a számla kiegyenlítéséig - visszatartotta a gépjárműveket. A felszólító, pert kilátásba helyező levelek tucatjai érkeznek be az IMT-hez.

1.2. A TBT a vegyevállalat 50 magyar rendszámú gépjárművének Magyarországról történő indítása óta (1977. június) azt a gyakorlatot vezette be, hogy az IMT-nek járó fuvardíjakból visszatartja a Bank Sepah-hal szembeni törlesztéseit. Tekintve, hogy az IMT-nek a Hungarocamionon kívül a TBT a legjelentősebb fuvaroztatója, az IMT árbevétele csupán az így csökkentett TBT számlák ellenértékéből ered. A TBT viszont a csökkentett fuvardíjakat sem fizeti rendszeresen. Az IMT magyar igazgatójának többszöri, személyes sürgetésére, követelésére esetenként egy-egy kisebb összegű csekket bocsát a TBT a cég rendelkezésére, amely kizárólag a legegyszerűbb napi kiadásokra nyújt fedezetet.

1.3. Abban a ritka esetben, amikor az IMT bankszámláján van pénz, további nehézséget jelent ennek felvétele. A cég közel 2 éves működése után még mindig az a helyzet, hogy az iráni üzletvezető naponta, óráig kell győzködni arról, hogy a gépkocsik indításához szükséges ellátmányra a pénzt fel kell venni és ki kell fizetni. Tetemes kára származik az IMT-nek abból, hogy Gharandijk úr [IMT iráni ügyvezetője] gyakran napokig távol van (a csekkötömböt magánál tartja, aláírása nélkül nem vehető fel az indításhoz szükséges pénz), vagy pedig késedelmesen írja alá a csekket. Gharandijk úr bizalmatlanságát mutatja az is, hogy miután a gépjárművenkénti összeállítás szerint a felvételt megtörtént, a forgalmi telepen ellenőrzi, hogy azt az összeget valóban kiadták-e a megjelölt járatokra.

1.4. Az IMT pénzihiánya miatt gyakori jelenség, hogy a magyar kassa ideiglenesen hitelez az IMT-nek. Ez szabálytalan, de a gépkocsik állásából adódó nagyobb veszteségek és a fuvarmegbízások visszautasításából származó adiciónális hátrányok elkerülése miatt mégis nélkülözhetetlen megoldás. 1977. augusztus közepén pl. 560 000 Rialra rúgott az IMT tartozása a magyar kasszával szemben. Ezt a tartozását az IMT csak úgy tudta rendezni, hogy a Hirsch Iran cégnek teljesített 4 fuvar ellenértékét (950 000 Rial) sikerült felvenni készpénzben, és ebből fizette vissza az 560 000 Rialt. Gharandijk úr minden megnyilvánulása mögött az a gyanú húzódik meg, hogy a készpénzfelvéttel esetleg „más célra” használnák fel. Ezért gyakorlatilag minden kifizetés csekkel történik, a csekk ugyanis kizárólag Gharandijk úr aláírásával érvényes.

[...]

2. A TBT-vel való kapcsolat az elmúlt 3 hónapban szemlátomást romlott.

Amíg korábban a személyes konfliktusok forrása kizárólag Gharandijk úr magatartása volt, újabban A. A. Bagherzadeh úr részéről is számos barátságtalan, az üzleti életben teljesen szokatlan, a vegyevállalati kapcsolatban pedig korábban elképzelhetetlen megnyilvánulásoknak lettem tanúja. Pl.: a TBT-IMT közötti belföldi hűsszállítást megelőző ártárgyalásokon A. A. Bagherzadeh úr kijelentette: „amennyiben az IMT a TBT-n kívül más iráni cégnek végezne fuvar, intézkedik, hogy Garami úr 24 órán belül elhagyja Iránt.”

A Hungarocamion-IMT folyószámla egyeztetése során A. A. Bagherzadeh úr kijelentette, hogy ha egy héten belül nem produkáljuk részére a jogcímenkénti bontást, mindenkit kilit az IMT irodájából stb.

Gharandijk úr magatartása külön tanulmányt érdemelne. Közismert bizalmatlansága, gyanakvása és tévesen felfogott takarékosága számokban is kifejezhető, tetemes kárt okoz a vállalatnak.

Ezen túlmenően az IMT pénzt saját céljaira is igénybe veszi. Jelenleg kb. 91e. Rialt tart magánál „előleg” címén, melynek visszafizetésére önmaga 1977 júliusában 10 hónapos visszafizetési időt szabott meg (a pénz megkaparintása is egyébként európai fogalmak szerint elképzelhetetlen fondorlattal történt). A szóban lévő „előleg” törlesztését a mai napig nem kezdte meg. Garami et. egyébként még 1977 augusztusában írásban szólította fel Gharandijk urat az „előleg” azonnali visszafizetésére, mivel az IMT alapszabályai értelmében is a társaság üzletvezetői a társaság vagyonát saját céljaikra nem vehetik igénybe. Gharandijk úr erre egyáltalán nem reagált. Ezt követően, Garami et. A. A. Bagherzadeh úr segítségét kérte, aki fel is szólította Gharandijk urat az előleg visszafizetésére, eredmény nélkül.

III.

Összefoglalva

Az IMT-nél kialakult helyzetet nem egyes személyek magatartása, hanem a TBT tudatos üzletpolitikája idézte elő. Nevezetesen: a TBT, mint szállítmányozó az IMT-t kezdetől fogva a saját, olcsó fuvarozó cégének tekintette. A TBT üzleti gesztió [pénzkezelései] kizárólag arra irányulnak, hogy „rablógazdálkodás”-sal és minden más eszközzel kivonja a vegyesvállalatból a hitelek (gyorsított) visszafizetéséhez szükséges anyagi eszközöket. Magának a vegyesvállalatnak a működése a TBT szemszögéből mindig is közömbös volt. Az IMT további fenntartására reális lehetőséget nem látok, felszámolása mind népgazdasági, mind vállalati szempontból indokolt.

Reálisan számolni kell ugyanakkor azzal, hogy a rövidesen mégis sorra kerülő rendkívüli közgyűlésen a *TBT nem fog a vegyesvállalat felszámolására szavazni. A TBT-nek ugyanis a Sepah Bank-i hitel visszafizetéséig kardinális érdeke fűződik a vállalat fennmaradásához.* Ez a következtetés még a jelenlegi rendkívül feszült, problémákkal teli helyzetben is igaz, amikor az *együttműködés a TBT számára sem kellemes.* Ez egyben magyarázat arra is, hogy a TBT vezetői miért halogatták a rendkívüli közgyűlés összehívását, a leutazó delegáció tagjainak vízum benyújtását, illetőleg a közgyűlés összehívását milyen erőltetett feltételekhez kötötték és még ma is kötik (pl. Hungarocamion-IMT folyószámla-egyeztetés jogcímenkénti részletezéssel stb.).

Budapest, 1977. október 18.

dr. B. Szabó Károly
osztályvezető-helyettes

Címkék:

[Hungarocamion](#) ^[2]

Kiadás: 5. évfolyam (2005) 2. szám

Forrás webcím: https://www.archivnet.hu/gazdasag/az_iranimagyar_kozlekedesi_tarsasag_19751979.html

Hivatkozások

[1] https://www.archivnet.hu/gazdasag/az_iranimagyar_kozlekedesi_tarsasag_19751979.html

[2] <https://www.archivnet.hu/cimkek/hungarocamion>