

## Az Iráni-Magyar Közlekedési Társaság (1975-1979)

A levéltár által őrzött gazdasági iratok nemzetközi vonatkozású része döntően magyar, európai és észak-amerikai irategyütteseket tartalmaz. Ritka esetben adnak át a levéltárnak más régióból 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).

Ebbe a folyamatba 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 készítették 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 kezdtek 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 júliusában.

Mindezek mozgatója az 1974. február 27. és március 8. közötti, teheráni, kormány szintű tárgyalás volt Memorzadeh iráni kereskedelmi miniszter-helyetessel 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 kedvezőnek 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,
- két millió amerikai dollár alaptőke, amelynek csak 35%-át kellett befizetni, a magyar rész 350 000 amerikai dollárrúgott,
- 100 db kamiont vásároltak, ebből 50 magyar és 50 iráni rendszámmal került forgalomba, de a magyar rendszámúak közül csak tíz 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 félévében 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 tíz 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 fuvarindulásokat 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 milliő iráni riál).

A HC érdekei inkább a nemzetközi szállítmányozás felé terelődtek, hiszen a kiegyenlítettebb 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 legkifizetődőbb 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. Mindemellert 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, megcélözva a 65:35 (Irán:egyéb) arányt. Ez a magyar törekvés jelentősen befolyásolta a fuvarszervezéseket.

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 kilenc-tíz 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 fuvarszervezések 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 fizetőképesebbnek, a TBT vontatottan teljesített. Az irániak önrészüket hitelezését igyekeztek gyorsan törleszteni a Sepah Banknak. Ennek érdekében a magyar rendszámú kamionok fuvardíjának kifizetése előtt banki törlesztésüket leszámitották az IMT-nek kifizetendő fuvardíjából. Így a vállalat a HC melletti legfontosabb partnerétől a fuvardíjak töredékéhez jutott hozzá. Az iráni üzletvezetés sajátosságai tovább rombolták a jó együttműködést. Az iráni ügyvezető a társaság alapszabályával ellentétesen ún. "előlegelet" 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 önrésztét csak a HC fizette meg. A magyar fuvarozó vállalat tőkefeltöltésként 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 üzemeltetésbe 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 ellenezték az életképtelen vállalat megszüntetését, alátámasztva B. Szabó Károly jelentésének azon megállapítását, amely szerint az irániaknak jelentős hiteleik visszafizetéséhez szükségük van az általuk olcsó fuvarokra használt vállalatra. Egy HC-TBT megállapodással a gépkocsiállomány 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 fizetésektelen leányvállalatának, a Golf Europeanak is az IMT felé.

A közös vállalat életének végét és a HC partnerkapcsolatainak átértékelését 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 megszűntével 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 készüljön 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 aszтарani tranzitút kiaknázásával valósult meg. A török-iráni tranzit megkerülésével sikerült új utat nyitni a térség felé.

2. *Több lábbon 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 természetüknél 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 "legmuszlimabb" és a forradalomból leginkább profitáló Hirsch Iran céggel a HC nagyon jó kapcsolatokat ápolt - a TBT után, második számú partnere volt -, így az átállás a megnehezült körülmények ellenére is (napi négy órára csökkent vámoltatási idők, csütörtöki és pénteki vám-zárvatartások) 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 aszтарani tranzitforgalmi egyezmény szerint a Hirsch Iran által bonyolódott 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 osztották 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 Seőtér 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 vázolt ügyben - SZ. A.]. 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."