

DIPLOMADOLGOZAT

Összefoglalás

BÁNKI TÜNDE

2023

Magyar Agrár-és Élettudományi Egyetem

Károly Róbert Campus

**Hazai közúti fuvarozók versenyképességének javítási
lehetőségei a COVID után**

Konzulens

Dr. Erdélyi Tamás

Főiskolai docens

Készítette

Bánki Tünde

Vállalkozásfejlesztés-levelező tagozat

A rendszerváltás sok hazai logisztikával foglalkozó vállalkozást komoly kihívás elé állított. Nem mindenki tudta felvenni a versenyt azokkal a nemzetközi versenytársakkal, akik komplex logisztikai szolgáltatást és magasabb szolgáltatási színvonalat nyújtottak. A vírushelyzet a nemzetközi fuvarozás szektorát is negatívan érintette. Ugyan, nem olyan mértékben, mint a vendéglátás és turizmus szektort, viszont állami támogatások tekintetében sokkal kevesebb lehetőség nyílt a fuvarozással foglalkozó vállalkozások piacon maradására, túlélésére, mint a többi hátrányosabb helyzetbe kerülő szektor számára.

A fuvardíjak jelentős csökkenése, az üzemanyagárak és a forint árfolyamának ingadozása és a szakképzett munkaerő hiánya sok kisebb méretű fuvarozó vállalkozás piacról való távozását eredményezte. Azok, akik rendelkeztek tartalékokkal és ismerték saját kapacitásaikat, komplexebb szolgáltatást nyújtásával magasabb vevői megelégedettséggel végezték tevékenységüket a Pandémia miatt bevezetett korlátozások ellenére is optimálisan ki tudták használni kapacitásaikat és túléltek a vírus miatt kialakult negatív gazdasági helyzet hatásait.

A kutatásom célja, az volt, hogy számszaki adatokkal tudjam bizonyítani azt, hogy a COVID okozta korlátozások, gazdasági helyzet hátrányosan érintette a hazai fuvarozók versenyképességét. Ezt a tényt egyértelműen egyik kutatási módszer eredménye sem tudta számadatokkal alátámasztani, mert nem a vírus áll a vizsgált probléma hátterében.

A fuvarozók többsége megoldandó feladatként kezelte a vírus miatt megváltozott helyzetet, korlátozásokat. Lehetőségeiket maximálisan kihasználva próbáltak a legoptimálisabban alkalmazkodni az új feltételrendszerhez, szabályozásokhoz. Az alacsonyabb fuvardíjak a vírust megelőző időszakhoz képest nem hozták az elvárt mértékű eredményt, ennek elérése érdekében megszorító intézkedéseket vezetett be, de tevékenységüket átszervezve gazdaságos működést és eredményt is el tudtak érni a Pandémia első évében.

A szakképzett munkaerő hiánya, az üzemanyagár kiszámíthatatlan változása, a HUF/EUR árfolyam ingadozása mellett a keleti fuvarozók hazánkban megjelenő teljesítménye okozza a hazai fuvarozók versenyképességének romlását. Ezek a problémák nehezebben megoldhatóak, mint bármilyen vírus helyzet miatti korlátozó intézkedés.

A tehergépjárművezetői szakma elöregedőben van, sok a pályát elhagyó munkavállaló, a tartós távollét és a rossz életkörülmények nem vonzóak a fiatal munkavállalók számára. A hazai munkáltatók kevés figyelmet fordítanak a munkaerő megtartására, ezért az ágazatot magas fluktuáció jellemzi. A fiatalok számára vonzóvá kellene tenni ezt a hivatást.

A másik probléma az elvándorlás, a magyar gépjárművezetők külföldi munkáltatónál való elhelyezkedése. A hazai bérek nagysága jelentősen elmarad az Európai Unió bérektől. A fuvarfeladatok elvégzése és a családtól való távolmaradás, egyforma egy nyugati foglalkoztató és egy hazai munkáltató között. Azonban a szociális háló nem az itthoni munkavállalást támogatja. Hosszú távon a magas bér különbség kiegyenlítése biztosítana lehetőséget arra, hogy az elvándorlás mértéke csökkenő tendenciát mutasson.

A vírus miatt meghozott hitel fizetési moratórium átmenetileg segítette a kis és középvállalkozásokat, pénzügyi helyzetüket, likviditásukat, de ez rövid távú megoldás volt csupán. A kisvállalkozók többsége nincs tisztában saját kapacitásával, nem rendelkezik tervekkel és nem elemzi utólag költségeit, eredményét, hatékonyságát, azaz a kontrolling folyamatok teljesen hiányoznak működésükből. A hazai logisztikai iparág hatékonyságának növelése érdekében stratégiai szemléletváltásra és a kis és középvállalkozások felzárkóztatására lenne szükség.

Az Euro hazánkban való bevezetésének lehetősége több mint 10 éve megfogalmazódott, azonban a kormányzati intézkedések ennek megvalósulását még nem tükrözik. A vállalkozókat terhelő forint árfolyam ingadozás költsége nem elhanyagolható mértékű az elmúlt időszakban.

A keleti országoktól szigorúbb szabályozás, a kormányzat jogszabályi támogatásának hiánya sem segíti a hazai fuvarozók gazdaságosabb működését. A környező országokhoz képest hazánkban magas az útdíj, a gépjárműadó és a büntetések díjtétele.

Kormányzati oldalról, jogszabályi intézkedésekkel a közúti fuvarozói ágazat versenyképessége több területen is javítható lehetne. Elsősorban a keleti országok fuvarozóihoz hasonló hazai feltételek biztosításának bevezetése, a gépjárművezető képzés támogatása, az iparágra bevezetett fordított ÁFA alkalmazása tudna fejlődési lehetőséget biztosítani.

A digitalizáció a jobb jármű és vezetési idő kihasználtságot, ezáltal hatékonyabb működést tudna eredményezni. Fejlődési lehetőségként a szolgáltatások kibővítése, a magasabb vevő elégedettségi szint elérése, akár az egyedi igények maximálisabb kielégítésével, a piachoz való rugalmasabb alkalmazkodással és a költségoptimalizációval jelenthet kitörési lehetőséget a hazai fuvarozók számára.

A rendszerszemléletű gondolkodás, a belső folyamatok megértése és kontrollingja, a gyors piachoz való alkalmazkodás elősegítheti a közúti fuvarozók COVID által kicsit mérsékeltebb fejlődési ütemének javulását.

A magyar logisztikai iparág versenyképességének megőrzése és annak erősítése nemzetgazdasági érdek. Azon túl, hogy a vállalkozások tisztában legyenek saját kapacitásaikkal, fejlődési lehetőségeikkel, javítandó hibáikkal, kormányzati intézkedésekre is szükség az iparág támogatására, mert a hazai fuvarozói piac védelme nem maximálisan biztosított. Az Unió minden tagállama különböző intézkedések bevezetésével védi saját piacát, hazánknak is ezt kellene tennie.