

DIPLOMADOLGOZAT

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

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	3
2. Irodalmi áttekintés	5
2.1. A logisztikai iparág és sajátosságai	6
2.1.1. Fuvarozási folyamatot befolyásoló tényezők	12
2.1.2. Jogszabályi környezet	13
2.1.3. Piaci lehetőségeket korlátozó tényezők.....	20
2.2. Érdekképviselők	22
2.2.1. NIT - Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete	22
2.2.2. MKFE – Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete	23
2.2.3. FUVOSZ - Fuvarozó vállalkozások Országos Szövetsége	24
2.3. Hazai támogatási struktúra	26
2.3.1. Állami támogatási rendszer	26
2.3.2. Lehetőség a felzárkózásra	27
3. Anyag és módszer.....	29
3.1. COVID hatása a hazai fuvarozókra.....	30
3.2. Mobilitási csomag bevezetése	33
4. Eredmények és értékelésük.....	34
4.1. Fuvarozás költségszerkezete	34
4.2. SWOT-analízis	37
4.3. Pandémia kérdőív kiértékelése.....	40
4.4. Mélyinterjúk válaszaiból levont következtetések.....	43
4.5. Beszámolókból levont következtetések.....	45
4.6. Hipotézisek bizonyítása.....	52
5. Következtetések, javaslatok.....	54
6. Összefoglalás	58
7. Irodalomjegyzék	60
8. Táblázatok és ábrák jegyzéke	63
9. Nyilatkozatok.....	64
10. Mellékletek.....	66

1. Bevezetés

A modern világ egyik mozgatórugója a kereskedelem. Napjainkban a nemzetközi kereskedelem térhódítása szükségszerűvé tette, hogy a szállítmányozás területén ne létezzen megoldhatatlan, lehetetlen feladat. A szállítási idők lerövidültek, a szállítási módszerek kibővültek, ezáltal sok lehetőséget biztosítva a szolgáltatást igénybe vevő vállalkozások részére, hogy ki tudják választani a számukra legoptimálisabb szállítási módozatot.

A logisztika kulcskérdése az, hogy minden áru akkor kerüljön rendeltetési helyére, amikor azt fel fogják használni, nem előbb, de semmiképp nem később, mert ezzel komoly fennakadást, anyagi veszteségeket okoznak megbízóik számára és a fuvarozási tevékenységet végző vállalkozások piaci esélyeinek romlását is okozhatják.

A közúti árufuvarozás és kereskedelem fontos szerepet tölt be a gazdaság globális és lokális szintjén egyaránt. Problémamentes működéséhez komoly feltételrendszer szükséges, amelynek meg kell felelnie az árufuvarozással foglalkozó vállalkozásoknak és minden érintett félnek, ideértve a megbízókat, a törvényi szabályozásokat, a nemzetközi sztenderdeket és nem utolsósorban az üzleti partnereket.

A rendszerváltást követően a 90-es években sok fuvarozó vállalkozás alakult. Többségük foglalkoztatotti létszáma nem haladta meg az 5 főt, járműparkjuk 1-2 tehergépjárműből állt. A megrendelőik számára alapanyagot, félkész- és késztermékek szállítását végezték, a tevékenységük a fizikai anyagmozgatást jelentette. A szolgáltatást igénybe vevők elsősorban hazai vállalkozások voltak, akik a szállítmányozás szállításon kívüli feladatait megoldották maguk.

A multinacionális vállalkozások megjelenésével komplexebb igény merült fel, ezért a fuvarozók által nyújtott szolgáltatások körét bővíteni kellett. Azok a vállalkozások, amelyek rendelkeztek megfelelő tőkével és nyitottak voltak az új igények befogadására, versenyelőnyhöz jutottak azokkal a társaikkal szemben, akik ezt valamilyen oknál fogva nem tehték meg.

A rendszerváltás sok hazai logisztikával foglalkozó vállalkozást komoly kihívás elé állított. A vevői igények már nem merültek ki abban, hogy a szállítandó árut az egyik helyről a másikra szállítsák el, megjelent az igény a raktározásra, csomagolásra, hulladékkezelésre. Nem mindenki tudta felvenni a versenyt azokkal a nemzetközi versenytársaival, akik ezt a

komplex szolgáltatást biztosítani tudták. Sok hazai fuvarozó vállalkozás megszűnt ebben az időszakban. Azonban voltak olyanok, akik megfelelő anyagi háttérrel, üzleti kapcsolatokkal és elég bátorsággal rendelkeztek ahhoz, hogy elinduljanak egy olyan úton, amely által mára jól működő, folyamatosan fejlődő logisztikai központokká alakultak.

Hazánkban alapvető probléma az volt, hogy a fuvarozó vállalkozások többsége (főleg a kisebbek) nem fordítottak elég időt a piaci igények pontos megismerésére, a versenytársak teljesítő képességének felmérésére és a saját teljesítőképességük megállapítására. Ez a rossz helyzet felismerés sok vállalkozás megszűnését eredményezte ebben az időszakban.

A 2020. év végén kitörő COVID járvány átalakította a hazai és nemzetközi logisztikai folyamatokat egyaránt. A határzárak, a bevezetett korlátozások nagymértékben befolyásolták az addig kiszámítható fuvarpiacot, szolgáltatási árakat. A jól működő kiegyensúlyozott ellátási lánc felborult. A vírus hatására a közúti fuvarozás ágazata kihívásokkal teli piaci környezetbe kényszerült. Azok a vállalkozások, akik gyors helyzetfelismeréssel és folyamataik átszervezésével alkalmazkodni tudtak ehhez a környezethez gazdasági növekedést értek el.

A primerkutatás alapján elérendő céljaim:

1. célkitűzés: A hazai fuvarozók véleményének megismerése a COVID járvány okozta gazdasági változásokról, lehetőségeikről, az őket ért szankciók gazdasági hatásáról
2. célkitűzés: Érdekképviselők és a kormányzat tevékenységének vizsgálata a hazai fuvarozók versenyképességének megóvása és erősítése érdekében
3. célkitűzés: Lehetőségek, szükséges intézkedések az Uniós fuvarozói versenyszínvonalhoz való felzárkózásra, a szakma hosszú távú eredményes működésének biztosítására

Hipotézisek:

1. A COVID járvány negatív hatással volt a hazai áru fuvarozói szakma eredményességére
2. A keleti országok kedvezőbb fuvarozási feltételek melletti szabályozása verseny hátrányt jelent a hazai áru fuvarozás tevékenységére
3. Kormányzati támogatás, erősebb érdekképviseleti fellépés szükségessége a hazai fuvarozási ágazat Uniós szinthez való felzárkóztatáshoz

2. Irodalmi áttekintés

Az egyes vállalatok törekvése az, hogy minél több fogyasztói igényt tudjanak kielégíteni. Ennek kettős következménye van. Egyrészt az igények bővülése miatt a vállalatoknak állandóan új megoldásokat kell találniuk. Másrészt ez a cél nem egy, hanem több vállalatot is vezérel, így ebben az igény-kielégítésben verseny van. A fogyasztó ebből következően azt a megoldást fogja választani, amely igényét magasabb színvonalon elégíti ki. A vállalatoknak tehát új és másoknál jobb megoldásokat kell a piacon kínálni. [CHIKAN 2008].

Az országok gazdasági életében a világ minden táján fontos szerepet játszik a logisztika. Elsődlegesen a térbeli, földrajzi távolságok leküzdésére irányul. Az ellátási folyamatokban a tervezést, az áru, szolgáltatás, információ biztos áramlását, raktározását, csomagolását, valamint a hulladékkezelést is biztosítja. Mindezt annak érdekében teszi, hogy a fogyasztói igények a leghatékonyabban kerüljenek kielégítésre.

A megfelelően működő logisztikai folyamatokhoz rendszerszemléletű probléma megközelítésre, folyamatorientáltságra, költségtudatosságra, integrált menedzsment szemléletre van szükség, annak érdekében, hogy a vevői elvárások maximális színvonalon optimális költség szinten zökkenőmentesen valósuljanak meg és a versenytársakhoz képest előnyhöz tudjuk jutni. [KÖRMENDI és PUCSEK 2008]

Az áruszállítási feladatok jellegét befolyásoló tényezők:

- a szállítandó áruk jellemzői (darab, ömlesztett, veszélyes, romlandó, szilárd, folyékony)
- egyszerre szállítandó árumennyiség nagysága
- földrajzi elhelyezkedés a feladási és a rendeltetési helyek viszonylatában
- a szállítások gyakorisága, rendszeressége
- időpont korlátozások és elvárások [SZEGEDI és PREZENSZKI 2017]

A szállítmányozás kulcskérdése az, hogy a 7M teljesüljön, mely szerint, a Megfelelő termék, Megfelelő minőségben és Mennyiségben, Megfelelő állapotban, Megfelelő helyen, Megfelelő időben, Megfelelő felhasználónak, Megfelelő költségek mellett álljon a megbízó rendelkezésére. [NOVÁK 2008]

A versenyképességet alapvetően a minőség, az ár és a vevőkiszolgálás minősége, az átfutási idő és a komplex szolgáltatási minőség határozza meg. Hazánk elhelyezkedése regionális szempontból kiváló, azonban a közlekedési infrastruktúránk minősége elmarad a nyugati országokétól, úthálózatunk fejlesztési üteme nem arányos a megnövekedett közúti forgalom nagyságához. A közlekedés fejlesztése a következő folyamatokkal képes a régiók versenyképességét javítani: növeli a gazdasági hatékonyságot, javítja a foglalkoztatást, hozzájárul az életminőség javításához. [ERDŐS 2002]

2.1. A logisztikai iparág és sajátosságai

A logisztika a versenyképességre a költségracionalizáláson keresztül a termék nyújtotta érték növelésére irányul úgy, hogy közben fokozza a vállalkozások piachoz való alkalmazkodás képességét. A fejlett országokban a logisztika már versenyképességi kritérium. Export növelési szándék esetén elengedhetetlen, hogy a termelési és forgalmi folyamatokat a logisztikai menedzsment maximálisan támogatni tudja. [HALÁSZNÉ 1998]

A megfelelő logisztikai szolgáltató kiválasztásánál fontos szerepet játszik a határidőre történő teljesítés, az ár, a gyorsaság, a technológiai megfelelés és a biztonság. A logisztikai teljesítmények és a hozzájuk tartozó költségek egyre nagyobb szerepet játszanak a termékek megítélésében. Mivel a vásárlói elégedettségben fontos hangsúlyt kap a logisztikai szolgáltatás minősége, a fejlett gazdaságokban az egyéni piac kiteljesedésével a szolgáltatóknak az egyéni vásárlói kívánságok teljesítését is vállalniuk kell a versenyben maradáshoz.

Hazánk logisztikai szolgáltatói lemaradásban vannak fejlett országbeli társaikhoz képest. A logisztikai folyamatokba bekapcsolódás a hagyományos szolgáltatók számára (fuvarozó, szállítmányozó, csomagoló, biztosító, stb.) kihívást jelent, hiszen új minőséget kell adni, a korábbinál sokkal szélesebb területen. Sok hazai vállalkozás számára nem állt, áll rendelkezésre az ehhez a komplex szolgáltatás teljesítéséhez szükséges tőke, felszereltség és képzett munkaerő.

A fuvarozás alapvetően két fél által egyezményesen kialakított díj ellenében végzett árutovábbítás, amelyet nem végezhet bármely vállalkozás, csak azok, akik megfelelnek a szállítmányozási feltételeinek, mind a hazai, mind a nemzetközi előírásoknak megfelelően.

Az áru fuvarozás minden gazdaságban fontos szerepet játszik, mivel csak akkor teremt értéket, ha az áru betölti rendeltetését és sérülésmentesen a végfelhasználóhoz, a fogyasztóhoz kerül. Ehhez szükség van arra, hogy a szállítmányozó rugalmas, gyors, és minőségi szolgáltatást nyújtson. Ahhoz, hogy ezt el tudja érni. Ismerni kell belső folyamatait, lehetőségeit, határait. Ehhez segítséget nyújthat egy az adott vállalkozásra szabott vállalatirányítási rendszer és a kontrolling használata. [SZEGEDI és PREZENSZKI 2017]

A legmegfelelőbb szállítási mód megválasztásánál a következő szempontokat kell figyelembe venni:

- szállítási távolság
- a szállítási gyakoriságok és intenzitások
- a rakományok sajátosságai
- a fogadóhelyek elvárásai
- a szállítási színvonal
- az áruk rendeltetési helye
- követendő útvonal
- szállítás határidejét
- a fuvarozás időigényét
- a szállítandó áru jellegét, értékét, terjedelmét, csomagolását, mennyiségét
- a szállítással összefüggő kockázatokat és veszélyeket
- a szállítás és annak járulékos költségeit [KÖRMENDI és PUCSEK 2008]

A szállítási távolság szempontjából nagy távolságnak a 300 km feletti, középtávolságúnak a 100-300 km közötti és rövid távolságúnak a 100 km alatti távolságokat tekintik.

A szállítási mód megválasztása, az áruk útjának szervezése, nyomon követése bonyolult feladat. A szervezés célja az, hogy a szállítási igények rugalmas és gyors kielégítése mellett a szállító kapacitások legjobb kihasználása és az üres járatok, és a szállítási költségek minimalizálása biztosított legyen.

A hazai kis és középvállalkozások problémája, hogy sok az apró vállalkozás, akik megmaradtak egy bizonyos piaci szinten, ahonnan nem képesek további növekedést elérni, így mások elől veszik el a megbízásokat, mert csak úgy képesek piacbővítésre, hogy azzal más partnereknek kárt okoznak. Hazánkban a fuvarozó középvállalkozók száma

alacsonyabb, mint kisebb társaik száma. Erős tőkehiány jellemzi az ágazati szereplőket, problémáik többsége ebből adódik, ezért könnyen veszélybe kerülhetnek.

Fuvarozási ágazatok előnyei, hátrányai

A vasúti szállítmányozás nagy tömegű áruk biztonságos szállítására alkalmas, árai kedvezőek, pályája nemzetközileg kiterjedt, lehetőséget biztosít kombinált és konténeres szállításra egyaránt és kíméli a környezetet. Kötött pályája révén nincs lehetőség „háztól-házig” szállításra, hosszú a szállítási idő, alkalmazkodni kell a menetrendhez, és a rövid fuvarozási távokon drága.

A közúti áruszállítás „háztól-házig” rugalmasan, gyorsan, sok esetben átrakás nélkül képes az áruk továbbítására, de drága és környezetszennyező. Elsősorban kisebb árumennyiségek rövid távú és körzeti szállítására gazdaságos, de számos előnye miatt azonban távolsági szerepe folyamatosan erősödik. Pályához való kötetlensége miatt az áruszállítás szervezése és irányítása kiemelkedően fontos. Azonban magas az energia- és munkaerő igénye, szennyezi a környezetet, az utak áteresztő képessége nem minden esetben a legoptimálisabb.

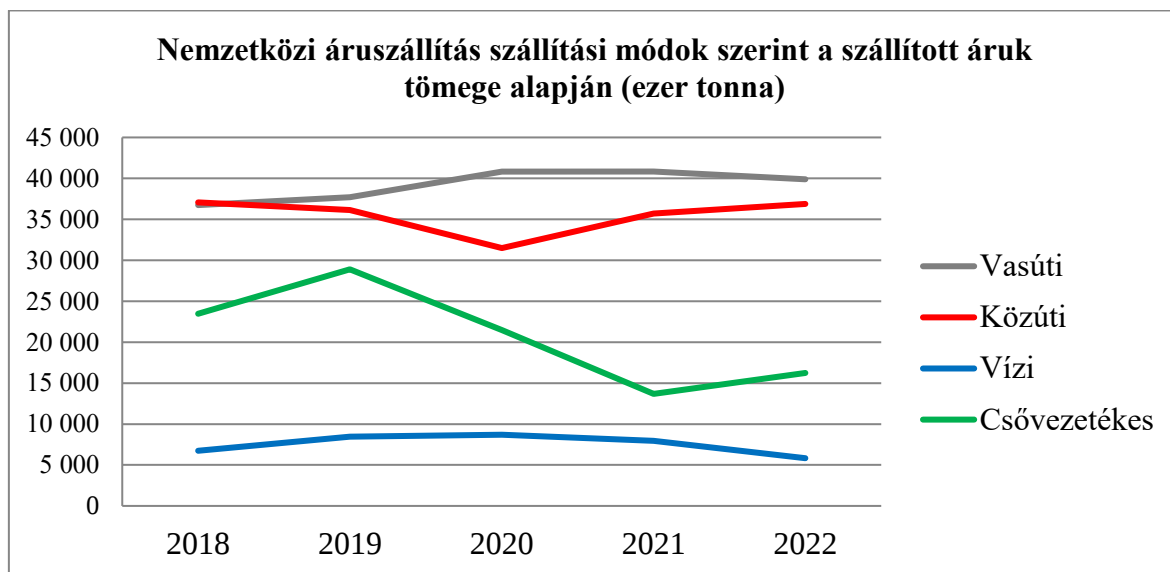
A tengeri szállítmányozás díjai hosszú távon nagyon kedvezőek, nagy tömegű árukat tud megmozgatni, kombinált fuvarozás esetén optimális szállítási mód lehet. A fuvarozási határidő viszonylag hosszú, magas a csomagolás költsége, magas a biztosítási díj, és nem minden kikötő alkalmas az áruk fel- és lerakodására. Önmagában ritkán alkalmas az áruk eladótól vevőig való továbbítására.

A légi szállítmányozás a lehető leggyorsabb és legbiztonságosabb szállítási módozat. A költségei összetettek, kalkulációjuk bonyolult és itt a legszigorúbb a szállítandó árukra vonatkozó szabályozás (nincs veszélyes-anyag szállítás, meghatározott a szállítmány súlya és mérete).

Csővezetékes áruszállítás esetén alacsony fajlagos üzemeltetési költséggel kell számolni, megbízható, minimálisan szennyezi a környezetet és független a külső környezeti hatásoktól. A szállítható áruk köre korlátozott, magas a beruházási költség és nehezen alkalmazkodik a megváltozott szállítási igényekhez. (www.tomagroup.hu/partnerek-link/szallitmanyozasi-modok-elonyei-hatranyai)

A nemzetközi áruszállítás során a szállított áruk tömege alapján, vasúton szállítják a legnagyobb tömeggel rendelkező árumennyiséget. Ezt követi a közúti fuvarozás majd a

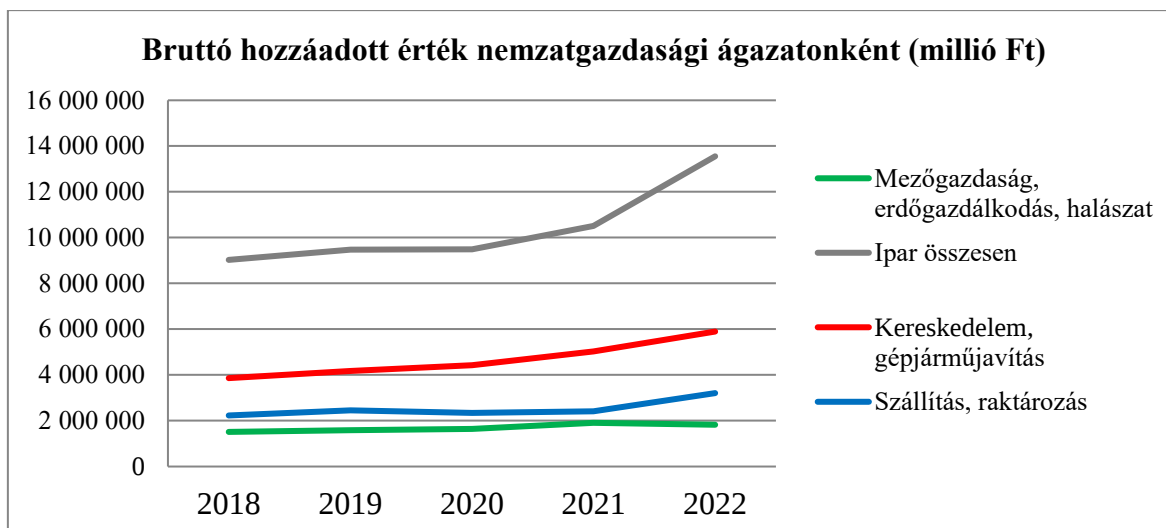
csővezetékes és a vízi fuvarozás. A 2020-ban jelentkező COVID járvány erős visszaesést okozott a közúti fuvarozás számára, a szigorú határzárak és vírusvédelmi szankciók miatt, úgy hogy a vasúton szállított árumennyiség ebben az időszakban is növekedni tudott.



1. ábra: Nemzetközi áruszállítás szállítási módok szerint a szállított áruk tömege alapján
Forrás: STADAT adatok alapján saját szerkesztés

A logisztikai iparág, a szállítás és raktározás 2010. óta a GDP minimum 6 %- át adja. Az ágazat hozzáadott értéke az elmúlt 10 évben folyamatos növekedést mutatott. 2018-2019. években 6,1%-át jelentette a szállítás és raktározás ágazat a bruttó hazai termék összértékének. 2020-ra ez az arány lecsökkent 5,7 %-ra, 2021-re 5,2 %-ra. Az arány csökkenésének oka lehet, hogy több ágazat jelentősebb növekedést ért el az elmúlt 3 évben. Ilyen ágazatok az építőipar (melynek egyik oka a magas kormányzati támogatás lakásvásárlásra, korszerűsítésre, felújításra), a kereskedelem, a kommunikáció (online oktatás, home-office munkavégzés technikai feltételeinek biztosítása), ingatlanügyek és a humán egészségügyi ellátás (vírus okozta szövődmények, félelem).

Az ipari és kereskedelmi tevékenység növekedési üteme a vírus hatására is töretlen maradt. A mezőgazdaság és a szállítás és raktározás ágazat sokkal lassabb növekedési ütemet produkált, és a szállítás, raktározás esetén 2020. visszaesést eredményezett, amit 2021-re sem sikerült a 2019. előtti szintre visszaállítani. 2019-ben a szállítás és raktározás 2 451 714 millió Ft hozzáadott értéket, 2020-ban 2 347 128 millió Ft, 2021-ben 2 419 387 millió Ft hozzáadott értéket tudott realizálni. A lenti táblán jól látható az ágazat vírus miatt bekövetkezett hozzáadott érték visszaesése.



2. ábra: Bruttó hozzáadott érték nemzetgazdasági ágazatonként
 Forrás: STADAT adatok alapján saját szerkesztés

A közúti áruszállítás a vasúti áruszállításhoz képest sokkal gyorsabban, rugalmasabban és gazdaságosabban tud alkalmazkodni a fuvar piacon kialakuló új elvárásoknak, megváltozott fuvaroztatói igényeknek, ezért is nagyobb a megtett kilométerre eső áruk nagysága a közúti fuvarozási módozatnál.

A közúti fuvarozás előnyei:

- képes bármilyen fuvarozási igényt kielégíteni
- alkalmazkodni tud minden árufajtához szinte minden terjedelemben
- átrakás nélküli, háztól-házig szállítás megoldott
- rugalmasan tud alkalmazkodnia különböző igényekhez
- bármilyen úton képes közlekedni
- az időjárási és forgalmi akadályok figyelembevételével viszonylag gyors
- kíméli a szállított árut
- a gépjárművezető folyamatosan nyomon követhető, a vele való kapcsolattartás egyszerű
- díjszabása teljesen kötetlen, a két fél megállapodásán alapszik

A közúti fuvarozás hátrányai:

- a leginkább környezet szennyezőbb szállítási mód, magas a károsító hatása
- a forgalmi, az útviszonyok, az országhatárok zsúfoltsága erősen befolyásolják
- nagy mennyiségű áruk szállítására kevésbé alkalmas
- vasúti szállításhoz képest nagyobb a szállítás fajlagos energia- és munkaerőigénye
- sok korlátozó tényező betartása mellett működik (súly, méret, vezetési és pihenő idők)

- útvonal korlátozások, hétféle szállítási tilalmak nehezítik az időbeli célba jutást
- közúti zsúfoltságot okoz
- magas baleseti veszélyforrást jelent
- viszonylag drága fuvarozási mód [NOVÁK 2008]

A közúti áruszállítás hosszú évek óta töretlenül fejlődik. A járművek többgenerációs fejlődésen mentek keresztül az elmúlt 40 év alatt. Ez köszönhető a kötelező szabályoknak való megfelelésnek, a piaci igények változásának, és a megnövekedett fuvarozói létszám és fuvarozandó áru mennyiségének és különbözőségének.



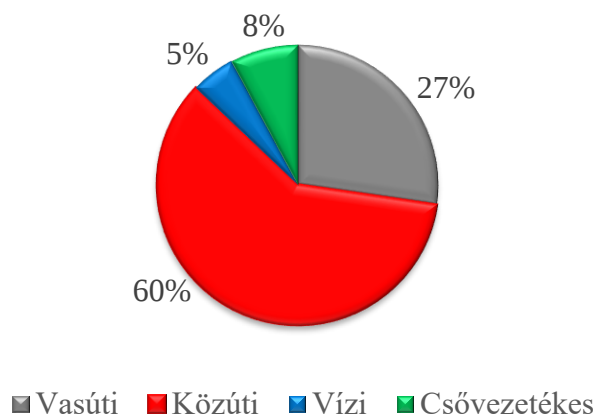
3. ábra: Tehergépjárművek technológiai változása
Forrás: Saját szerkesztés

A megtett kilométerek alapján az áruk 60 %-a közúton jut el végső felhasználójához, ezt követi 27 %-kal a vasúti áruszállítás, és a szállítandó áruk minőségi jellemzőinek köszönhetően jóval alacsonyabb a csővezetékes és a vízen történő szállítás mennyisége.

A fuvarozásnak nincs kézzel fogható értéke, azonban a szállított termék értékét növeli. Az áruszállítási teljesítményt árutonna-kilométerben mérjük, amely az elszállított tömeg és a szállítási távolság szorzatával számítható ki. Az áruszállítási feladatok megoldásában, a teljesítmények létrehozásában a szállítási módok eltérő arányban vesznek részt.

Az elmúlt időszakban jellemző közúti áruszállítási teljesítmények növekedésének oka az elvárásokhoz való rugalmasabb alkalmazkodással függ össze.

**Nemzetközi áruszállítás szállítási módok szerinti megoszlása
árutonna-kilométer alapján 2021.**



4. ábra: Nemzetközi áruszállítás szállítási módok szerinti megoszlása
Forrás: STADAT adatok alapján saját szerkesztés

Hazánk földrajzi elhelyezkedése az Unió fuvarozás tekintetében kedvező, mert szinte Európa középpontjában helyezkedik el. A vállalkozók kapcsolataik függvényében minden irányban vállalhatnak kedvező díjazású fuvar feladatot. A fuvarozással foglalkozó vállalkozások többsége széleskörű szolgáltatást biztosít megbízója számára. A fuvarozási mód rugalmassága következtében a kapcsolattartás folyamatos, az esetlegesen felmerülő problémák mielőbbi megoldása közös cél az érdekeltek körében. A szállítás megvalósítására többféle jármű típus is rendelkezésre áll, így könnyebb kiválasztani az optimális szállítási megoldást. A jármű vezetői engedély megszerzése nem igényel előzetes szakmai képesítést, bárki számára megszerezhető, azonban ennek költsége nagyon magas.

A közúti áruszállítás magas költségszintje miatt kiszolgáltatott. Az üzemanyag, útdíj, az alkatrész utánpótlás, a járművek beszerzése komoly tőkeberuházást igényel, amit nem minden hazai vállalkozás engedhet meg magának.

2.1.1. Fuvarozási folyamatot befolyásoló tényezők

A legnagyobb ellenség az idő. A beérkezés, az elindulás, a járművezetők kötelező pihenési ideje, a határátlépések miatti idővesztés mind befolyásolják azt, hogy a szállítandó áru, termék a megfelelő időben a rendeltetési helyére kerüljön.

A fuvarozási feladatok leosztása vállalkezási mérettől erősen függő. A kis és középvezállalkozások általában külső logisztikai partner által szerzik fuvarfeladataikat, megbízásaik többségében eseti jellegűek.

A nagy vállalatok tenderek által állandó megbízásokkal előre kiszámítható, tervezhető feladatokkal dolgoznak többségében. Kapacitásuk lekötése többségében nem jelent külön fuvarszervezési feladatot.

A logisztikai vállalkozások között megkülönböztetünk első és második szintű logisztikai szolgáltató vállalkozást. Az első szintű szolgáltató a termelő és a felhasználó között olyan komplex rendszert alakít ki, melyben a vevőkiszolgálás érdekében minden logisztikai folyamatot el tud látni, nyomon követ és szükség esetén beavatkozik. Ebben az esetben a megbízó egy partner közreműködésével bonyolít minden logisztikai folyamatot. A második szintű logisztikai szolgáltatók a fuvarozók, a raktározással foglalkozó cégek és a vámügynökségek. A logisztikai lánc részeként teljesítenek egy-egy különálló megbízást. [KÖRMENDI-PUCSEK 2008]

A logisztikai szolgáltatók többségében tőkeerős nagyvállalatok. A kis és középvezállalkozások a helyi piaci viszonyok pontosabb ismeretével, jobb humántényezőkkel tudják növelni hatékonyságukat, versenyképességüket.

2.1.2. Jogsabályi környezet

A magyarországi fuvarozói szakma törvényi szabályozása szigorú feltételek elé állítja a vállalkozókat. A Polgári Törvénykönyv XLI. fejezete rendelkezik a fuvarozásról. Az áru fuvarozás szerződéskötéssel jön létre, ahol meghatározott szabályok szerint személyek, dolgok díjfizetés ellenében történő helyváltoztatását jelenti. A fuvarozási szerződés szereplői a fuvarozó és a fuvaroztató, aki lehet az áru feladója vagy címzettje egyaránt. [KAKUK 2008]

Az Unió tagállamok célkitűzése az, hogy létrehozzanak egy egységes közúti közlekedés politikát, amely mindenki számára igazságos versenyfeltételeket biztosít úgy, hogy közben megmarad a szolgáltatás szabadsága, a tagállamok jog harmonizációja. Ezek a feltételek, előírások vonatkoznak a műszaki előírásokra, állami támogatásokra, környezetvédelmi rendelkezésekre és az adózásra.

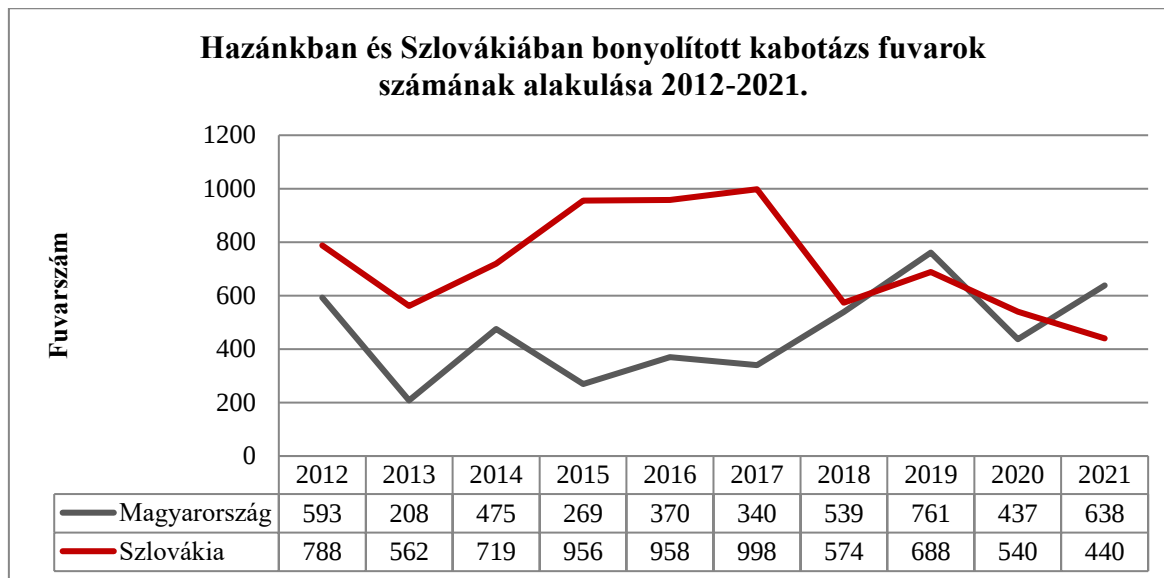
2.1.2.1. Európai Unió szabályozás

2017 tavaszán mutatták be a Mobilitási csomagot, mely a közúti árufuvarozás piacát szabályozza. Ennek keretében kerül szabályozásra a kabotázs fuvarozások szabályozása, a tehergépjármű vezető pihenő idejének szabályozása és Unióban érvényes kiküldetési irányelv kiterjesztése a nemzetközi megbízásokat teljesítő sofőrökre.

- **Kabotázs:** Nemzetközi megbízás esetén egy más országból érkező tehergépjármű nemzetközi fuvarfeladatának ellátása után vagy üres raktérrel érkezve az adott országba az országon belül belföldinek minősülő fuvarfeladatot teljesít. 2017 előtt a Mobilitási Csomag elfogadása előtt a nemzetközi megbízás teljesítése után 7 napon belül 3 kabotázs fuvar volt engedélyezett, az új szabályozás értelmében a nemzetközi megbízást követő 5 napon belül bármennyi kabotázs megbízást teljesíthet a fuvarozó.
- **A sofőrök pihenőideje:** a rendszeres pihenőidőt a sofőr nem töltheti a vezető fülkében a munkáltató köteles biztosítani megfelelő szállást a munkavállalója részére.
- **Szociális jogok és juttatások:** Ha egy Uniós országból származó munkavállalói ideiglenesen hazájától eltérő országban teljesít fuvar feladatot, akkor rá a másik tagállamban érvényes szociális jogok és juttatások illetik meg. Mely szerint a kiküldetésben részt vevő gépjárművezetőnek joga van ugyanazt a bért megkeresni, mint amit az adott tagállam saját ugyanilyen tevékenységet végző munkavállalójának.

Az elmúlt 10 évben nem mondható el a hazánkban és a szomszédos Szlovákiában bonyolított kabotázs fuvarok számának egyirányú változása. Hazánkban 2013-2017. között sokkal kisebb mértékű volt a kabotázs fuvarok száma, mint Szlovákiában. 2018-ban itthon jelentősen megemelkedett, míg Szlovákiában lecsökkent az érték. A hazai növekedést csak a Pandémia miatti korlátozások csökkentették, de 2021-re ismét kimutatható a növekedés. Ennek egyik oka a fuvarozás Általános Forgalmi Adó terhe lehet. Sok hazai megbízó inkább választja a felszámított ÁFA nélkül számlázó külföldi partnert szállítójának, függetlenül attól, hogy a fuvardíj forgalmi adója visszaigényelhető. Ennek pénzforgalmi szempontból van jelentősége, mert a ki nem fizetett Áfa más költségek kiegyenlítésére kínál lehetőséget a vállalkozásoknak. A másik ok lehet a HUF/EUR árfolyam ingadozás mértéke. Nemzetközi áruszállításnál a fuvardíjak megállapítása és kiegyenlítése EUR-ban történik, az árfolyam

kilengések miatt veszteség is keletkezhet a forintban kiállított számla kiegyenlítésekor, a magas átváltási költségek miatt.



5. ábra: Hazánkban és Szlovákiában bonyolított kabotázs fuvarok számának alakulása
Forrás: Saját szerkesztés EUROSTAT adatok alapján

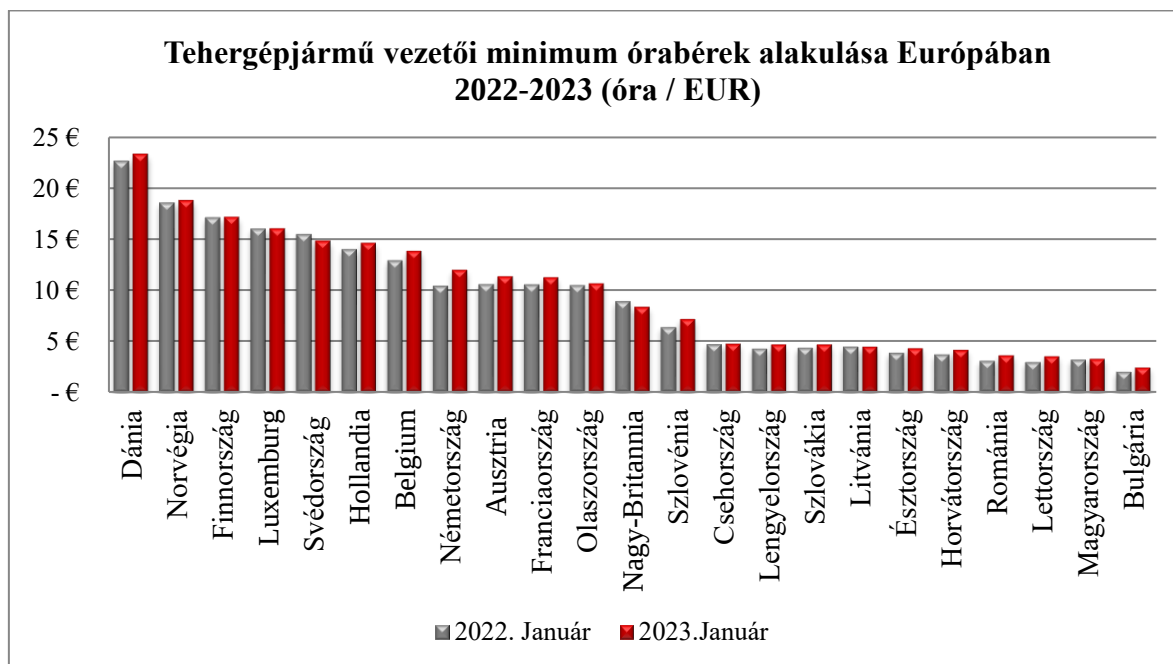
Ezek az új szabályok megnövelték a munkáltatók költségeit. A közép- és kelet európai tagállamok esélyegyenlőségére, versenyképességére negatív hatással volt az új szabályozás. A bérszint, a szociális juttatások alacsonyabb szintje (pl. hálófülkés kamionok) miatt ezeknek az új intézkedéseknek való megfelelés nagyobb költség terhet jelent a keleti régió vállalkozóinak, amit a fuvardíjaikban próbálnak érvényesíteni.

Minimálbérek alakulása 2022.

Az Európai Unió országai kötelesek közzé tenni, a tagállamukban érvényesülő minimálbér összegeket. Az órabérek alakulása és feltétel rendszere különböző az egyes tagállamokban. A tehergépjárművek megengedett össztömege, személyszállítás esetén a szállítható személyek száma, az adott munkáltatónál eltöltött munkaviszony hossza és a jogosítvány megszerzésétől számított szakmai tapasztalat hossza sávosan országoként eltérő feltételekkel különböző minimálbér értékeket határoz meg.

Vizsgálatom a 2-5 év szakmai gyakorlattal és C-E járművezetői jogosítvánnyal rendelkező tehergépjármű vezetőkre terjedt ki. 23 európai ország minimálbér óraadatait hasonlítottam össze. 9 ország hivatalos pénzneme nem az Euro, ezért az összehasonlíthatóság miatt az Euro

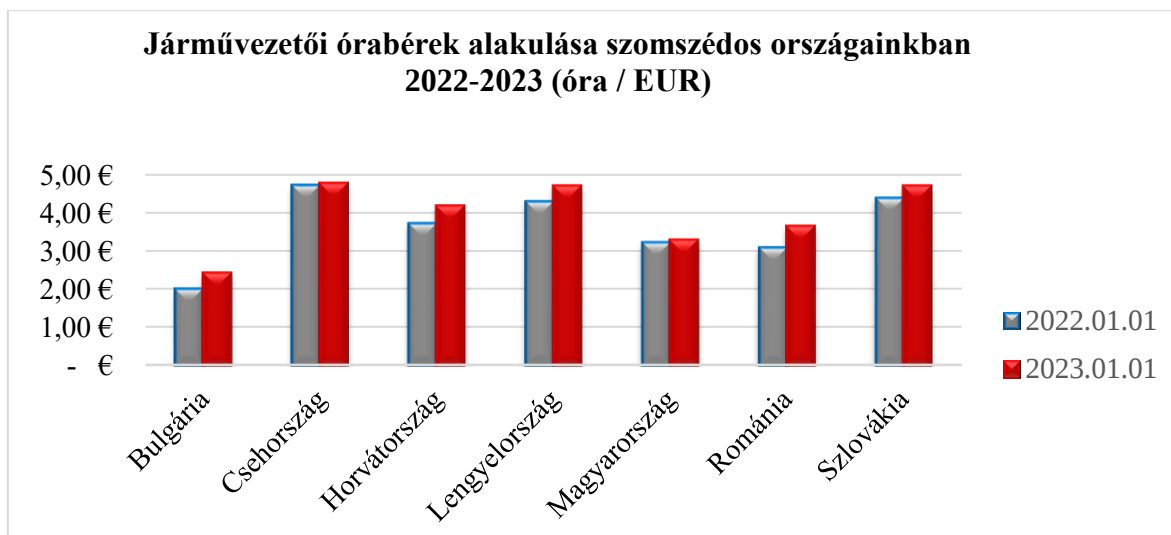
devizanemtől eltérő pénznemben közzétett minimum óradíjakat az Európai Bizottság által ajánlott InforEuro árfolyam kalkulátor segítségével számítottam át az ország saját pénzneméről Euro pénznemre.



6. ábra: Tehergépjármű vezetői minimum órabérek alakulása Európában
Forrás: Saját szerkesztés az országok által közzétett minimálbér óradíjak alapján

Az orosz-ukrán háború gazdasági hatása eltérően befolyásolta az EURO övezeten kívül eső országok devizáinak értékét. Ezért a 2022. január 1. és a 2023. január 1-én érvényes tehergépjármű vezetőkre érvényes minimálbér óradíjainak értékeit is megvizsgáltam. Arra a következtetésre jutottam, hogy hazánk bér lemaradása súlyosbodott a háború miatt erősen gyengülő forint hatására. 2022. januárban a 23 ország közül a 20. legalacsonyabb minimálbérrel rendelkező ország voltunk, míg 2023. január 1-re visszaesett Magyarország két helyet úgy, hogy a bérek tekintetében megelőzte Lettország és Románia is. Az EURO-t használó országok járművezetői az orosz-ukrán háború hatására nem érzékellhettek bércsökkenést, azonban az EURO övezeten kívüli országok közül Lengyelország és Magyarország bérei is kevesebbet érnek, mint 2022. január 1-én.

A szomszédos országaink minimál órabéreit vizsgálva csak Bulgáriában keresnek kevesebbet 2023. január 1-e óta a tehergépjárművezetők, mint hazánkban.



7. ábra: Járművezetői órabérek alakulása szomszédos országainkban 2022-2023.
Forrás: Saját szerkesztés az országok által közzétett minimálbér óradíjak alapján

A bérek változásának mértékét vizsgálva, megállapítható Bulgáriában emelkedtek legnagyobb mértékben (20,39 %) az órabérek, őket követi Románia (18,16 %), hazánk az utolsó előtti helyen (1,83 %), és utolsóként Csehország, ahol kevesebb, mint 1 %-os bér emelkedés volt 2022. évről 2023-ra.

Szomszédos országaink minimál órabérének változása 2022-2023.

Országok	2022.01.01	2023.01.01	Változás mértéke
Bulgária	2,00 €	2,41 €	120,39%
Csehország	4,72 €	4,76 €	100,95%
Horvátország	3,71 €	4,17 €	112,32%
Lengyelország	4,29 €	4,69 €	109,51%
Magyarország	3,21 €	3,27 €	101,83%
Románia	3,08 €	3,64 €	118,16%
Szlovákia	4,38 €	4,69 €	107,10%

1. táblázat: Szomszédos országaink minimál órabérének változása 2022-2023.
Forrás: Saját szerkesztés az országok által közzétett minimálbér óradíjak alapján

A közúti fuvarozók számára Magyarországon is adott a lehetőség, hogy visszaigényelhessek a tevékenységük végzése során felhasznált kereskedelmi gázolaj jövedéki adóját. Az adóhatóság negyedévente állapítja meg az olajár alakulásától függően. A külföldről érkező fuvarozók számára ez az intézkedés arra ösztönöz, hogy hazánkban tankoljanak.

Magyarország külkereskedelmi partnerei többségében nyugat-európai országok, így a magyar fuvarozó vállalkozások a térségben végzett fuvarozási tevékenységek csökkenése az ország export bevételeinek csökkenéséhez, alacsonyabb adóbevételt eredményezhet a jövőben.

Az Európai Unió piacán való működés feltételei:

A 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó járműveket vagy jármű-szerelvényeket az áru- és személyfuvarozási tevékenységben egységesen a 98/76/EK irányelvvel módosított 96/26/EK irányelv szabályozza. Az irányelv rögzíti a szakmához jutás egységes feltételeit, biztosítja a diszkrimináció mentességet és a más országokban való letelepedés megkönnyítését szabályozza. Az irányelv fő célja egy egységes belső piac, amely összehangolt szakmai feltételekkel segíti a verseny semlegesség érvényesülését, a fuvarozók képzésével a szolgáltatási színvonal növekedését, a rendszeres ellenőrzésekkel a piac hatékonyabb és zavartalan működését.

A 484/2002/EK járművezetői engedély létrehozásáról szóló rendelet célja, hogy közös szabályokat alkosson a Közösség nemzetközi közúti áruszállítás piacaihoz való hozzáféréshez, biztosítsa a szolgáltatásnyújtás szabadságát, diszkriminációtól mentes legyen annak érdekében, hogy egyenlő szolgáltatási feltételek valósuljanak meg.

A nemzetközi fuvarozási tevékenység végzéséhez közösségi engedély szükséges, mely minden tagállam számára kötelező. Az engedély a vállalkozás nevére szól, át nem ruházható, és 5 évente szükséges meghosszabbítani. Súlyos szabálysértés esetén ideiglenesen vagy akár véglegesen fel is függeszthető. Ez az engedély korlátlan hozzáférést biztosít a tagállamok közötti nemzetközi piacokhoz.

1. Szociális, munkajogi feltételek

A nemzetközi fuvarozásban a közutak biztonságát, a munkakörülmények jobbá tételét az AETR (Európai közúti szállítási megállapodás) nemzetközi megállapodás biztosítja. A megállapodás szigorúan szabályozza a vezetési és pihenőidők hosszát, egymáshoz való arányukat. Az AETR hatálya túlnyúlik az Unió határán. Az AETR-nek megfelelő uniós jogszabály 3820/85/EGK rendelet szigorúbb szabályozást ír elő, mint az AETR. Meghatározza a szállításban részt vevők minimum életkorát, a napi maximális vezetési időt (9 óra), amely hetente 2 alkalommal növelhető 10 órára, a heti pihenőidőt 6 vezetési nap

után mindenképp be kell iktatni és szabályozza a napi megszakítási és pihenőidők hosszát. Minden 4,5 óra vezetés után legalább 45 perces pihenőidőt kell tartani a gépjármű vezetőnek, amely belföldön 30 percre csökkenthető. A napi pihenőidő minden nap 11 egymást követő óra, melyet hetente háromszor 9 órára lehet csökkenteni. A pihenőidő a 24 órás időszakban 2-3 részletben is kiadható, de ebből egynek minimum 8 órának kell lennie. Ez esetben azonban a napi pihenőidő nem lehet 12 óránál kevesebb.

2022/15/EK A közúti áruszállításban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezése: A teljes munkaidőt szabályozza. Meghatározza a munkaidő fogalmát, részeit, definiálja a rendelkezésre állási időt és a munkahely fogalmát. Nemcsak a munkahely eltöltött idő számít munkaidőnek. A heti munkaidő maximum 48 óra lehet, akkor lehet 60 óra, ha 4 hónap átlagában a munkaidő nem haladja meg a 48 órát.

Az AETR szabályainak betartását, a gépkocsivezetők menet idejének, pihenő idejének rögzítését a menetíró, közismert nevén tachograf rögzíti, melyre való rendeleti szabályozás a 3821/85/EGK. Ez a rendelet szabályozza a menetíró készülékek műszaki előírásait, tanúsítványait. Ezek az eszközök könnyen használhatók, nehezen manipulálhatóak, könnyen ellenőrizhetőek. [www.stampede.hu: A közúti árufuvarozás szabályozás az EU-ban]

2001.07.01-től minden új gépjárművet digitális menetíróval kell felszerelni, mely automatikusan rögzíti a gépkocsivezető tevékenységét.

Az ellenőrzés rendszeréről is rendelkezik az irányelv. A közutakon és a telephelyen is biztosítani kell a rendszeres ellenőrzést. A vezetők munkanapjainak legalább 15 %-át ellenőrizni kell. A vizsgált munkanapok 15%-át a közúton és legalább 25 % át telephelyeken kell ellenőrizni. A tagállamok összehangolt ellenőrzést tartanak évente minimum kétszer. [KAKUKK GY. 2008]

2. Pénzügyi feltételek

A verseny tisztaságát az Európai Unión belül a pénzügyi harmonizáció szolgálja, bár a tagállamok között jelentős eltérések vannak. A közúti fuvarozásban résztvevőket terhelő adók: a gépjárműadó, az úthasználati díj és az üzemanyagok jövedéki adója. Az adók mértékét nem határozza meg az Unió, bizonyos kereteken belüli mozgást engedélyez. A gépjármű adó minimum szint felett nincs maximálva, mértékét a tagállamok önállóan

határozzák meg saját hatáskörben. Jelentős különbség van az országok gépjármű adó mértéke között.

Az úthasználati díj egységesítése az Unió harmonizációs tervei között szerepel. A mostani időarányos elszámolást az igénybevételnek megfelelő arányosítás igazságosabb feltételeket teremtenének. Az üzemanyagok adótartalma is eltérő tagállamonként. Ennek változtatását is célul tűzte ki más uniós irányelv.

3. Műszaki előírások

A műszaki előírások a legegységesebbek. Ide tartozik a gépjárművek legnagyobb megengedett össztömege, az alacsonyabb energiafogyasztás, a környezet védelme. A közlekedés biztonságának növelését, a tagállamok közötti szabad átjárást, az egyéni utazások megkönnyítését szolgálják a gumiabroncsok futófelületének profilmélysége, a vezetői engedélyek megszerzési feltételei, a biztonsági övek használata, a járművek műszaki felülvizsgálata érdekében hozott jogszabályi előírások. A határon történő gyorsabb áthaladás érdekében létrehozott vámunió szerint a vámellenőrzés megszűnt, a termékek vám és vámeljárást mentesek. A célállomáson, a fogyasztás országában forgalmi adót kell fizetni. Megerősített határellenőrzések a Schengeni határokon, az Unió harmadik országokkal határos szakaszain érvényesülnek, ahol érvényesül a vámkötelezettség.

2.1.2.2. Hazai szabályozás

„A magyar kormány számára kiemelten fontos a fuvarozói szektor megvédése, mivel az ágazat több mint 6 százalékkal járul hozzá a magyar bruttó nemzeti össztermékhez. A nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatásokat nyújtó hazai közúti áruszállítók 95 százaléka kis- és középvállalkozás, őket aránytalanul nagymértékben érinthetik a 2022 februárjától alkalmazandó intézkedések. Az előírások rontják az európai versenyképességet, veszélyeztetik a munkahelyeket, és a fuvarozói szolgáltatások árának megemelkedését okozzák, aminek egyértelműen a fogyasztók a vesztesei. [MASÓCZI 2021]

2.1.3. Piaci lehetőségeket korlátozó tényezők

- Munkaerőhiány

Egyre nagyobb kihívást jelent a munkaerőhiány, amely a termelési és szolgáltatási folyamatok ellátását akadályozza. A logisztikai iparágban a sofőrök elöregedése komoly problémát jelent. A rendszerváltás után nem indult el a szükséges szakképzés. A vezetői

engedély megszerzése mind időben, mind anyagilag nagyon megterhelő. Nemzetközi sofőröknél magas az elvándorlás arány a magasabb Uniói bérezés miatt. Az USA-ban már használnak járművezető robotokat. Az autópályák hosszú távú szakaszain már sok esetben robotvezérléssel közlekedik a tehergépjármű, ezáltal csökkenteni tudják a munkaerőhiány miatt keletkező problémákat. A fel és lerakodás azonban még nem megoldott ezzel a technikával, itt mindenképp szükséges a humán erőforrás. A szakma jövőbeni innovációs célja a humán erőforrás minimálisra való csökkentése úgy, hogy az automatizálás révén még hatékonyabb működés legyen elérhető.

Technológia

A gépjárművek magas CO₂ kibocsátása évek óta komoly problémát jelent. A gépjármű gyártóknak alkalmazkodni kell ahhoz az elváráshoz, hogy a lehető legkisebb legyen a káros anyag kibocsátás. Az áru fuvarozásban még nem elterjedt az elektromos és hidrogén hajtású járművek használata, de a jövőt illetően mindenképp változásra van szükség. Alapvetően napjainkban a tehergépjárművek diesel meghajtásúak, ha ezt a technológiát sikerülne zöldebbé tenni, vagy megújuló energiákat felhasználni, mérsékelni lehetne a káros anyag kibocsátást.

2050-ig a közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 60 %-kal csökkenteni kell, és mindent meg kell tenni azért, hogy káros anyag kibocsátásmentes legyen az ágazat. Ehhez az előíráshoz a gépjármű gyártóknak is alkalmazkodni kell.

A hagyományos járművekkel szemben környezetkímélőbb technológiák felé kell nyitottnak lenni. Ilyen lehet:

- az elektromos töltőállomásokon feltölthető járművek (plug-in)
- elektromos menet közben tölthető járművek (catenary or in-road charging)
- hidrogén hajtással működő járművek

A mai technológiák korszerűsítésével a kibocsátott káros CO₂ kibocsátás mennyisége 40 %-kal csökkenthető, azonban a megújuló technológiák, energiák felhasználására alapuló megoldások elérhetik a 80 %-os káros anyag kibocsátás csökkenést is.

Az ICCT (Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa) tanulmánya szerint 2030-ra kiépülhet az az infrastruktúra, ahol megjelenik az akkumulátorral, az indukciós elven működő és a hidrogéncellás járművek közúti jelenléte is. Az új technológiák egy fenntarthatóbb, kedvezőbb költségű szolgáltatás nyújtás biztosítását fogják eredményezni.

A hagyományos, napjainkban használt közúti fuvarozási technológiák korszerűbb felhasználása is eredményezhet kedvezőbb káros anyag kibocsátást. Egyik lehetséges megoldás a „platooning” technológia. A konvojban haladó önvezető kamionok jelentősen csökkentenék a CO₂ kibocsátás mértékét és biztonságtechnikai szempontból is előnyösebb, hatékonyabb fuvarozást eredményeznének. Ezek a járművek növelik a fuvarozás hatékonyságát és menet közben olyan feladatokat is el tudnak látni, mint az adminisztráció vagy a pihenőidő letöltése.

2.2. Érdekképviseltek

A hazai logisztikai diplomácia elért eredményei a hazai fuvarozók szerint nem elégségesek az érdekeik védelmében. A képzett és tapasztalattal rendelkező gépjárművezetői állomány előregedőben van, nemcsak hazánkban, hanem az Európai Unió minden tagállamában. Minden fuvarozó vállalkozás számára problémát jelent az új munkaerő megszerzése és leginkább hosszú távon történő megtartása.

A hazai úthálózat minősége sok esetben nem felel meg az elvárt minőségnek, az ebből adódó alkatrész pótlás értéke is magas.

2.2.1. NIT - Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete

Az 1989-ben alapított egyesület alapvető küldetése a hazai közúti fuvarozói ágazat jó hírének megőrzése és védelme. Céljuk a fuvarozói szakma hagyományainak ápolása, a közúti áru fuvarozói és autóbuszos személyszállító magánvállalkozói kör önálló, vagy együttműködés keretében megvalósított szakmai érdekképviselése, érdekvédelme. Emellett informálnak, hatékony képviseletet látnak el a szociális párbeszéd területén, úgy, hogy a hazai fuvarozó vállalkozói kör piaci versenyképességének megőrzése és növelése érdekében próbálnak cselekedni.

Taglétszáma 4500 fölött van, tagjai belföldi, illetve nemzetközi áru- és személyszállítási tevékenységet végző egyéni vállalkozók és társas vállalkozások. A tagság

összetétele a következő: 75% közúti árufuvarozói, vagy járműmentési tevékenységet végző, 25% az autóbuszos személyszállítók.

NIT Hungary 2013-ban kötött megállapodás alapján a kormányzat stratégiai partnere a jogalkotás terén, és élharcosa, aláírója volt a fuvarozói érdekképviselők és Magyarország kormánya között versenyképességi megállapodásoknak. Ez a szervezet több mint két évtizedre visszanyúló tevékenysége során a legszélesebb körben alakított ki és ápol szakmai partneri kapcsolatot a jogalkotás, a közlekedéspolitika, az államigazgatás, a szakhatóságok, a hazai és nemzetközi társ-érdekképviselők, a közlekedéstudományi élet, az alágazati szociális párbeszéd képviselőivel, tagjaival, illetve a közúti fuvarozási tevékenységet érintő szolgáltatási ágak képviselőivel.

A tagság számos előnnyel jár: parkolási-, Timocom-, Artisjus-, üzemanyag-, autóalkatrész-, gumiabroncs kedvezmények. Ezen kívül jogi, számviteli, pénzügyi, adózási tanácsadást is biztosítanak a tagjaiknak. [www.nit.hu]

2.2.2.MKFE – Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete

1965-ben alakult érdekvédelmi szervezet, amely a belföldi és nemzetközi személy- és árutovábbítási tevékenységet végző, magyarországi székhelyű gazdálkodó szervezetek és egyéni vállalkozók szakmai-érdekképviselőjét látja el, valamint az általa nyújtott szolgáltatásokkal segíti tagjai működését, szakmai fejlődését.

Tagságát több mint 2400 vállalkozás alkotja.

Az Egyesület célja a magyarországi személyszállítási és árutovábbítási vállalkozások egyesületbe tömörítése, tagjai szakmai érdekeinek hatékony képviselése.

1. Az Egyesület feltárja és kezdeményező módon képviseli tagjainak szakmai érdekeit, a tagság részérdekeit demokratikus módon szintetizálja, érvényt szerez tagjai körében az etikus piaci magatartás normáinak.
2. Képviseli a tagság érdekeit a hazai és külföldi hatóságoknál, hivataloknál, egyesületeknél, nemzetközi szervezeteknél. Folyamatos tájékoztatással segíti a tagjai tevékenységének gyakorlására megszabott jogi és műszaki feltételek teljesítését.
3. Minden törvényes eszközt igénybe vesz, hogy a döntéshozókat az egyesület céljai eléréséhez, feladatai teljesüléséhez szükséges döntések meghozatala érdekében befolyásolja.

4. Információkkal és szolgáltatásokkal támogatja tagjait.

5. Megszervezi a TIR (olyan árutovábbítási rendszer, amely kiterjed a szerződő országok egymás közötti, közúton bonyolódó teheráru forgalmára) okmányok forgalmazását, garanciavállalást nyújt tagjainak, eljár a tagok érdekében a hazai és külföldi vámszerveknél, közigazgatási hatóságoknál, egyesületeknél, nemzetközi szervezeteknél. [www.mkfe.hu]

2.2.3.FUVOSZ - Fuvarozó vállalkozások Országos Szövetsége

A FUVOSZ 1992-ben alakult társadalmi szervezet, mely önkéntes alapon tömöríti a közúti közlekedési szolgáltatással – autóbusz üzemeltetés, autómentés, belföldi- és nemzetközi árufuvarozás, közúti járműmentés, személy taxi szolgáltatás, személygépkocsis személyszállítás, valamint szállítmányozás és infrastruktúra (diszpécser szolgáltatás, járműalkatrész- és gumikereskedelem, szerviz és javító szolgáltatás, oktatás, hitelezés, stb.) szolgáltatással foglalkozó vállalkozókat, vállalkozásokat, szakmai szervezeteket és érdekképviselőket. A FUVOSZ feladata, hogy tagsága egészét vagy egy csoportját, tagját érintő jogi, gazdasági, illetőleg a gazdálkodás feltételeit érintő kérdésekben a véleményeket összefoglalja, továbbítsa, képviselje. Információval látja el tagságát a vállalkozói tevékenység, valamint a szakmai érdekképviselő, érdekvédelmi és érdekérvényesítési tevékenységgel összefüggő kérdésekben. [www.fuvosz.hu]

A FUVOSZ arra törekszik, hogy tagjai számára olyan piaci és gazdasági környezet alakuljon ki, amely biztosítja a tisztességes gazdálkodás és megélhetés feltételeit. Ezért a legfontosabb célkitűzések közé tartoznak:

- A hazai piac védelme
- A közúti közlekedési szolgáltatáshoz szükséges új járművek beszerzését elősegítő direkt és indirekt állami támogatás (pályázatok, adókedvezmények, vissza nem térítendő támogatások) elérése
- Pályázatok segítségével pénzügyi forrás teremtése az Európai Unió és a gazdasági helyzet megkövetelte feladatok megoldására. Rendszeres tájékoztatás az Európai Unió és hazai szokásokról, jogi normákról, a belföldi és külföldi hitel- és lízinglehetőségekről
- Oktatási és vizsgaszervezési feladatokat lát el a „FUVOSZ-Suli” égisze alatt a vállalkozások szakmai irányítói és a járműveket vezetők részére alapképzés és továbbképzés területén

- A fuvarpiac védelme az önköltség alatti tevékenységet végzőktől és a fekete fuvarozóktól (piros rendszám, kabotázs, külföldiek, stb.)
- A közúti motorizációtól elvont pénzek felhasználásának átláthatóvá tétele és legalább 50%-os visszaforgatása a közúti infrastruktúrába
- Az EU és a hazai közúti fuvarozói szolgáltatások díjai közötti különbség csökkentése
- Együttműködés a hatóságokkal is a közlekedésbiztonság fokozása, a balesetek megelőzése érdekében

A helyzet javításához az állami szerepvállaláson túl vállalkozói összefogásra is szükség lenne. Ennek érdekében a NIT Hungary és az MKFE közösen indít pályaaorientációs programot a gépjármű vezetői szakma népszerűsítésére. A program célja, hogy a fiatal korosztály a gyakorlatban is megismerkedhessen a közúti fuvarozással, a nehéz-tehergépjárművekkel. A program keretén belül elsősorban a felzárkózó térségekben fognak általános és középiskolásokat, akik pályaválasztás előtt állnak. A GKI kártyával rendelkező sofőrök átlagéletkora 45-48 év, a gépjárművezetői szakma előregedőben van, mindenképp szükséges a fiatalok körében népszerűsíteni ezt a szakmát.

A szakmai szervezetek 8-10 ezer főre becsülik azt a létszámot, amely munkaerőhiányként jelentkezik az áru fuvarozói és a személyszállítási iparágban.



8. ábra: NIT Hungary Pályaaorientációs kamion
 Forrás: NIT Hungary weboldal Pályaaorientációs kamion látványterve

Lehetőségek:

1. Felnőttképzési rendszerbe be kell építeni a gépjármű vezető képzést
2. Emelni szükséges az adómentesen nyújtható juttatásokat

3. Hazai munkakörülmények javítása, szociális biztonság megteremtése
4. Jövedelmek felzárkóztatása az Unió bérshinthez
5. Szakmaként való elismerés, pálya orientáció [<https://nit.hu/hirek-palyaorientacios-programmal-neszerusitenek-a-gepjarmuvezetoi-hivatast>]

Kormányzati változások jövőbeni lehetőségei:

- 2023-tól gyakorlat orientált jelenléti képzésben megvalósuló GKI képzés lesz, kötelező vizsga nélkül
- PÁV várakozási idő lecsökken
- Buszvezetői jogosítvány önállóan is megszerezhető lesz (nem kell tehergépkocsi vezetői jogosítványt szerezni előtte)

2.3. Hazai támogatási struktúra

Az Európai Unió szerint 2030-ra 300 kilométernél hosszabb közúti áruszállítási tranzitnak a 30 %-át, 2050-re 50 %-át kell egy fenntarthatóbb közlekedési módra, hazánk esetében vasútra áttérlni, mely megvalósulása esetén nagy potenciál lehet az ágazat növekedésében. A hazai vállalkozások alapanyag ellátását, termékeik piacra jutását gazdaságosabb és környezet kímélőbb szállítási mód használatával nemzetgazdasági szempontból az állami támogatások több, mint 700 magyar vállalkozás számára elérhetővé tehetnék. [<https://www.origo.hu/gazdasag/20211105-26-milliard-forint-therfuvarozas-versenykepesseg.html>]

2.3.1. Állami támogatási rendszer

Az állami támogatásban részesülő áru fuvarozással foglalkozó vasútvállalatok számára nem jelent problémát a munkaerő megtartása, versenyképes munkabérének kitermelése ellentétben a közúti fuvarozó vállalkozásokkal, amelyek nem részesülnek ilyen támogatásban ezáltal versenyhátrányba kerülnek a vasúti fuvarozókkal szemben.

A közlekedés fejlesztésének több lehetősége is lenne: az országok nemzetközi elérhetőségeinek javítása (úthálózat-bővítés, korszerűsítés), a városi és annak agglomerációjának fejlesztése, a különböző térségek elérhetőségének javítása (keresztirányú főutak fejlesztése) és a közlekedési infrastruktúra fejlesztése.

2.3.2. Lehetőség a felzárkózásra

A keleti és nyugati régió fuvarozói között engesztelhetetlen vita dúl. A nyugat-európai kormányok lobbij ereje olyan korlátozásokat fogadtatott el (Mobilitási csomag) az Európai Unióval, ami a keletiek fuvarozási tevékenységét erősen korlátozzák az Unió nyugati területein. A helyi (hazánkétől jóval magasabb) minimálbért kell fizetni bizonyos nyugati országokban végzett munka után és a kötelező pihenő idő 45 óráját nem lehet a túllépni.

A nyugati országok ezzel szemben a saját piacuk összeomlását vetítik előre.

A bérek befolyásoló ereje számít különbségnek, ugyanis az üzemanyagárak, az útdíjak, a gépkocsik ugyanannyiba kerülnek szinte az Unió minden régiójában. Az Európai Unió keleti területén működő fuvarozók alacsonyabb bérrel foglalkoztatják a gépjárművezetőket és így a nyugati országok fuvarozói piacot veszíthetnek. A bér különbségek miatt a nyugati térség több országa a keleti társakra negatívan ható bérezési rendszerrel védik piacaikat. Minden érintett fél lobbizik saját érdekének megvalósulásáért.

Az európai bürokrácia növeli a feszültséget az érintett felek között és összességében ez nem vezet pozitív eredményre: romlik a versenyképesség, növekednek a feszültségek. Lesznek lemaradók, piacról kiszoruló, olcsóbb és drágább, de megbízhatóbb partnerek.

Az európai integráció összetett folyamat: tőke, áru és munkaerő áramlás. Ezek együttesen növelik a termelékenységet, bővítik a gazdaságot. A keleti országokban megtermelt hozzáadott érték 36-50 %-a a külföldi befektetések eredménye. Ezek a befektetések nem minden fél számára előnyösek. Ugyanannak a munkának más az értéke Kelet és Nyugat Európában.

A bürokratikus terhek mértéke magas, a fuvarozók költségeinek növekedése uniós és nemzeti szinten egyaránt megnehezíti a vírus helyzet utáni felzárkózást, a gazdaság újra indítását. A biztonságos pihenőhelyek száma kevés, így lehetetlen annak a szabályozásnak megfelelni, hogy tilos a kabinban való alvás. Az intelligens menetíró készülékek bevezetésére szabott határidő 10 évvel való lerövidítése versenyhátrányt okozhat. A nyolc héten belüli kötelező hazatérés növeli az üresen közlekedő kamionok számát, valamint a szigetországok fuvarozói korlátozzák.

A Mobilitási Csomag által előírt szabályozást Magyarországon kívül még nyolc tagállam is ellenezte. Bulgária, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Észtország, Ciprus, Málta,

Románia is igazságosabb megoldást szorgalmaznak, amely ténylegesen a fuvarozói igényekhez igazodik és nem korlátozza egyes tagállamok versenyképességét. Hazánk önálló indítvánnyal fordult az Európai Bizottsághoz, a többi ország között voltak olyanok, akik közösen nyújtottak be keresetet a hozott intézkedések ellen.

A Nyugat-Európai országokhoz való felzárkózást segítheti a szolgáltatási színvonal növelése, a tevékenység gazdaságosabbá tétele. A XXI. században, hazánkban még mindig papír alapon vezetik a fuvarozói menetleveleket. Ezek ellenőrzése időben a szolgáltatás valós teljesítésétől elcsúszik és hibalehetőségeket hordoz magában.

Szinte minden közúti fuvarozásban részt vevő járműben van beszerelt navigációs és nyomkövetési rendszer, ahol interneten keresztül nyomon követhető a gépjárművezetői tevékenység: vezetési és pihenő idő, sebesség-túllépés. Ehhez hasonlóan jövőbeni célként már megfogalmazódott, hogy a fuvarokmányok elektronikus kezelése is javíthatná hazai fuvarozóink versenyképességét. Pontosabb nyilvántartást és gyorsabb feldolgozási időt és kevesebb hibalehetőséget jelentene a fuvarfeladatok számlázásában, eredményességének vizsgálatában és a reklamáció kezelésében, valamint a környezet védelmében is. A postai úton való okirat továbbítás időigényes, a fuvarozó vállalkozók az elektronikus dokumentáció által hamarabb juthatnának a fuvardíjakhoz. A hazai fuvarozó érdekképviseltek már előterjesztették a kormány felé az elektronikus CMR bevezetését, azonban ehhez törvényváltoztatásokra lesz szükség. A tervek szerint az E-CMR összeköthető lenne a Nemzeti Adó- és Vámhivatal és az EKÁER rendszerrel, így valós időben nyomon követhető lenne minden áru, az állam számára átláthatóbb környezetet jelenteni, úgyhogy mindkét fél érdeke, hogy ez mielőbb meg tudjon valósulni. [<https://bkik.hu/hirek/az-elektronikus-fuvarlevel-bevezeteseert-fogtak-ossze-a-kozuti-fuvarozok-es-szallitmanyozok>]

3. Anyag és módszer

2020.tavasszal egyik pillanatról a másikra megváltozott a fuvarozók helyzete nemcsak hazánkban, Európa szerte. A járvány miatt hatalmasat csökkent a kereslet. A fuvardíjak lezuhantak, kevesebb lett a szállítmány a vissza útra. Csak enyhítette ezt a helyzetet az üzemanyagok árának alacsony szintje.

Szekunder kutatásként a szakirodalmi források, statisztikák szintézisét végeztem el.

Primer kutatásom több részből tevődik össze:

- a) Összeállítottam egy általános nagyvállalati fuvarozó vállalkozás SWOT analízisét
- b) Kérdőíves kutatást végeztem szállítmányozással foglalkozó vállalkozás vezetők részvételével

A kérdőívemet több alkalommal közzétette 2400 tagja körében a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete hírlevél formájában. Valamint egy országos lefedettséggel rendelkező tehergépjármű alkatrészek forgalmazásával foglalkozó vállalkozás küldte ki az 50 legnagyobb forgalmat bonyolító fuvarozó és személyszállítással foglalkozó partnerének. Ennek ellenére is alacsony kitöltési hajlandóság mutatkozott.

Kérdéseim a pandémia okozta megváltozott piaci környezethez való alkalmazkodásra irányultak. Több kérdéstípust is használtam: feleletválasztós, jelölőnégyzetes, lineáris skálát alkalmazó zárt kérdések, eldöntendő kérdések és nyitott kérdéseket is.

- c) Mélyinterjú két helyi fuvarozó vállalkozás ügyvezetőjével

Az interjú a kérdőívben már megfogalmazott kérdéseken túl kiterjedt a megváltozott szabályozásnak való megfelelésre, az érdekképviseltek munkájával való elégedettségre és a jövőben kínálkozó lehetőségek kihasználására.

- d) A COVID járvány gazdasági hatásának bemutatása 5 logisztikai vállalkozás beszámolójából számított mutatókon keresztül

3.1. COVID hatása a hazai fuvarozókra

Az elmúlt évtizedekben nem volt olyan járvány, ami ilyen mértékű gazdasági rombolást okozott volna, mint a COVID. A világ összes országában már hosszú távon, minden iparágat keresleti és kínálati oldalon egyaránt érintő nagymértékű gazdasági hatást okozó ellátási láncot veszélyeztető probléma.

A logisztikai tevékenység eredményességét sem könnyítette meg, a rohamosan növekedő üzemanyagárakról nem is beszélve. A koronavírus logisztikára gyakorolt hatását először Kínában lehetett érezni. A járvány kitörése után a kínai gyártásban fennakadások gyűrűztek végig a nemzetközi ellátó láncon, problémát okozva ezzel a gazdaság minden szereplőjének. Egymás után zárták le határaikat az országok, hogy megfékezzék a járványt. Ezek az intézkedések nagy és azonnali hatással voltak a nemzetközi szállítmányozásra. A Pandémia európai kezdetekor gyorsan meghozott határozatok kisebb káoszt eredményeztek a logisztikában és a közúti szállítványozásban. Nehézséget jelentett lépést tartani a néha egy országon belül napról-napra változó korlátozásokkal, és az országról országra változó védelmi intézkedésekkel. A lezárt határok és a megnövekedett várakozási idők miatt folyamatosan változtak a körülmények, folyamatosan bizonytalan gazdasági környezetben kellett működniük. A bizonytalanság következményeként a szállítási árak jelentős mértékben ingadoztak, felerősödött az emberi erőforrás fontossága. A kapacitás többlet miatt az export árak lefelé mozdultak el, import tekintetében pedig kapacitás hiány gyakran áremelkedést hozott maga után.

Azonban volt olyan fuvarozási terület, amely nyertesként került ki a koronavírus által megváltozott piaci helyzetből. A bolt bezárások, a nyitvatartási korlátozások, valamint az otthon maradásra felszólító kommunikáció miatt a hazai futárszolgálatok jelentős növekedést értek el. Az E-kereskedelmet támogató logisztikai szolgáltatások, az érintésmentes csomagátvétel, a kihelyezett csomag automaták a lakosság számára rugalmasabb, olcsóbb csomagszállítást jelentett, mint a Magyar Posta Zrt. csomagszállítási szolgáltatása. A hagyományos bolti kiskereskedelem visszaesése, az e-kereskedelem fellendülését eredményezte. Bizonyos ágazatok profitáltak a kialakult helyzetből, míg másoknak nagy veszteséget és nehézségeket okozott a COVID.

A járvány miatt a megfelelő raktárkészlet kulcsfontosságúvá vált.

Az áruk nehézkes szállítása miatt a kínai vállalatok több európai raktárt nyitottak, annak érdekében, hogy zökkenőmentes kiszállítást tudjanak biztosítani vásárlóik számára. Ilyen vállalkozások az Aliexpress, a Banggood és a Gearbest.

A fuvarozási szakma szinte minden szereplője használja a TIMOCOM internetes felületet, ahol egymásra talál a fuvarozási kereslet és kínálat. A TIMOCOM fuvarpiaci barométer adatai alapján Európában 2020. év elején kiegyenlített volt a fuvarpiac. Annyi szállítandó áru volt, mint szabad raktér. Áprilisban azonban elérkezett a mélypont, a szabad fuvarozói kapacitás duplájára nőtt a szállítandó áru mértékéhez képest. Ez a piaci helyzet fuvarozói szempontból rossz hatással volt a fuvardíjakra. A túl sok felesleges járműkapacitás miatt a fuvardíjak lecsökkentek, sokszor az önköltségi ár alá. A szállító járművek egy része két hónapos pihenőre kényszerült.

2020. nyarán visszatért az élet az európai fuvarpiacra. A szállítandó áruk mennyisége 2020. június hónaptól folyamatosan növekedett, szeptemberre az áru-raktér arány európai szinten már elérte a 65:35-ös arányt. Ez az jelentette, hogy kétszer annyi árut kellett volna szállítani, mint amennyi szabad fuvarozói kapacitás volt. Ez az arány már megegyezett a 2019. szeptemberi adatokkal. A szállítói kapacitás hiányát a járvány miatt lecsökkent járműpark és a kissé emelkedő ipari termelés okozta. Ezáltal lehetőséget teremtve az európai fuvarozóknak, hogy fuvardíjat emelhessenek és feltöltsék kiürült készleteiket, elhasznált tartalékokat. (KIRÁLY 2021]

A koronavírus-járvány következményeképpen 2020. első felében 23,8 %-kal csökkent a magyar vállalkozások áru fuvarozási teljesítménye az előző évhez képest. A Központi Statisztikai Hivatal adatait fuvarozási al-ágazatok szerint vizsgálva a járvány nem minden fuvarozási módot érintett egyformán. A pandémia minden eddiginél látványosabban világított rá a közúti fuvarozás magas humán erőforrás igénye miatti kitettségére és zavarérzékenységére. Eközben megnövekedtek az igények az alternatív fuvarozási módok, a vasúti-, vízi-, és intermoderális fuvarozás iránt egész Európában. A fuvarozási módok közül a legmeghatározóbb súlyú közúti áru fuvarozás teljesítménye esett vissza a leginkább 2020. első félévében, döntően a nemzetközi forgalom teljesítményváltozása miatt. A közúti áru fuvarozás nemzetközi árutonna-kilométer teljesítménye 33,3 %-kal, volumene 28,1 %-kal volt kevesebb az előző év azonos időszakához képest. Az átlagos belföldi fuvarozási távolság 157 kilométerre csökkent, az üresen megtett utak aránya a fuvarpiaci kapacitás

okozta nagyobb verseny következtében 24%-ra emelkedett. Jelentősen romlott a közúti fuvarozói al-ágazat versenyképessége. [www.ksh.hu]

A közúti áru fuvarozást nemcsak a járvány okozta hatások sújtják csak, hanem egyes külföldi piaci szereplők áron aluli fuvarvállalása, a nyugat-európai országok megváltozott szabályozási környezete, valamint a Mobilitási Csomag indukálta adminisztrációs és költségterhek is komoly kihívások elé állítják. Az egyébként is sofőrhiánnyal küszködő közúti fuvarozói ágazatban a Pandémia miatt a nemzetközi fuvarozásban bevethető gépkocsivezetők száma folyamatosan csökken. A munkaerő-hiány úgy tűnik a mai napig sem mérséklődött. Ennek egyik oka, hogy nincs megfelelő számú utánpótlás képzés, és sok tapasztalt sofőr a bizonytalanság miatt elhagyta a pályát.

A vírushelyzet rendkívül nagy fuvarozói túlkínálatot generált, függetlenül attól, hogy 2020. nyarán már a szállítandó áru volumene növekedésnek indult. A hazai behozatalra és kiviteltre legalább 2-3-szor annyi autó volt, mint elvégzendő fuvarfeladat. [www.kozlekedesvilag.hu]

Ágazati probléma nemcsak országos szinten, hanem térségünkben is, hogy a megfelelő munkaerő hiánya és a nagy fluktuáció problémát okoz a fuvarozási tevékenységet végző vállalkozásoknak. Az ipari parkokban tevékenységet végző termelő vállalatok általában hosszú távú szerződéssel, állandó fuvarpartnerrel dolgoznak. Egy állandó rendszerességgel munkát kínáló multinacionális vállalat egy fuvarozási tevékenységet végző vállalkozás eredményes működését és teljesítmény lekövetését tudja biztosítani.

A piac kínál olyan lehetőségeket is, amit alvállalkozóként végeznek a fuvarozók. Ilyen esetben a nagyobb flottával rendelkező vállalkozások eladásra kínálják fuvarfeladataikat, ami fuvardíjban kedvezőbb, mind a fuvarfeladatokat gyűjtő nemzetközi oldal által kínált lehetőségek.

A fuvardíjak gazdaságossága nemcsak a piac kínálta lehetőségektől, hanem a gépjárművezető vezetési stílusától is függ. Ugyan a mai technika lehetővé teszi, hogy bizonyos sebességhatár elérésénél korlátozza a járművezetőt, de ettől függetlenül is az üzemanyag fogyasztás mértéke számottevő különbséget mutathat sofőrönként. A járművezetőket ösztönözhetjük a gazdaságosabb üzemanyag felhasználás elérésére üzemanyag megtakarítás kifizetésével.

3.2. Mobilitási csomag bevezetése

2022.februárban lépett hatályba több olyan előírás, amit a Mobilitási Csomag keretében fogalmaztak meg.

Ezek a következők:

- A járművezetők kiküldetésének bejelentési kötelezettségét egy speciális a fuvarozóknak szánt interface-n keresztül kell megoldani, mely rendszer összeköttetésben áll az IMI belső információcsere-rendszerrel
- Megváltozik a gépjárművezetők javadalmazási rendszere, mely szerint teljes minimálbért kell fizetni az adott ország béreinek megfelelően a nem tranzit fuvarok esetében
- A határátlépéseket digitális tachográfon kell rögzíteni
- Nyolchetente, egyszer kötelező a hazatérés a gépjármű vezetők számára
- Kötelező a 4 napos pihentetési időszakról gondoskodni (cooling off period) akkor, ha kabotázs fuvarok teljesítése után az adott országban újabb kabotázs műveletet kíván végrehajtani a fuvarozó vállalkozás

A hazai logisztikai iparág 9 meghatározó szervezete helyzetelemzést nyújtott be a magyar kormánynak, melynek neve a Nemzeti Logisztikai Összefogás. A beadvány a hazai fuvarozók és logisztikai szolgáltatók piacon való helytállását segítenék elő. A kibocsátott nemzetközi fuvarengedélyek felülvizsgálata javítaná a szakma közúti biztonsági szintjét. Az Unión kívüli és újonnan csatlakozó országok ne részesüljenek helyzeti előnyben a magyar vállalkozókkal szemben. Az adózási feltételeken is szükséges lenne változtatás ahhoz, hogy a magyar fuvarozók érdekei is képviselve legyenek. Minden ország próbálja saját fuvarozót támogatni. A jövőbeni cél az kell, hogy legyen, hogy a magyar árut magyar fuvarozó szállítsa belföldi és nemzetközi viszonylatban egyaránt.

4. Eredmények és értékelésük

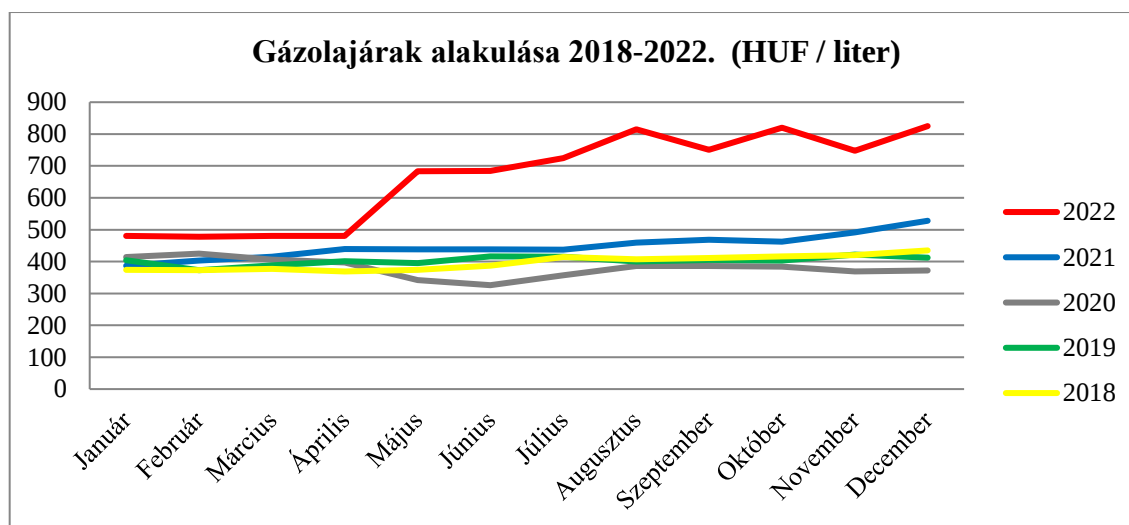
A kutatási munkám során először megvizsgáltam a fuvarozó vállalkozások költségszerkezetét, majd elkészítettem egyi nagyvállalati SWOT analízist, kérdőívre és a mélyinterjúkra kapott válaszok kiértékelése után a közétett éves beszámolókból készítettem pénzügyi elemzést.

4.1. Fuvarozás költségszerkezete

Minden iparág vállalkozóinak számára a gazdaságos működés érdekében a költségek optimális szinten tartása. A fuvarozó szakma számára ez kiemelkedően nehéz feladat. Szakmailag elfogadott, hogy a fuvarozók költségei három részre oszthatóak. A költségek egyharmadát az üzemanyag, másik harmadát a munkabér, és az összes többit az egyéb költségek teszik ki. A bérrendszer kialakítása a vállalkozások felelőssége, külső hatások kis mértékben befolyásolják ezt a költségelemet. A képzett munkaerő megtartása miatt azonban fontos a versenytársakhoz való igazodás, mert ezáltal csökkenthető a fluktuáció. A gépjárművezető hiány komoly problémát okoz minden hazai fuvarozó vállalkozó számára, mert a ki nem használt kapacitás nem termel nyereséget, viszont költségvonzata tevékenység végzése nélkül is jelentős (biztosítás, gépjárműadó).

A költségek tervezésénél, árajánlatok készítésénél a legnagyobb problémát az üzemanyag árak kiszámíthatatlansága okozza. Az elmúlt időszakban a járvány kirobbanása előtt ez a költségelem jól kiszámítható, kalkulálható tétel volt a vállalkozók számára. A COVID nem befolyásolta jelentős és kiszámíthatatlan mértékben az üzemanyag árát, azonban az orosz-ukrán háború miatt kialakult gazdasági válság igen. A lenti grafikonon is jól látszik, hogy a 2022. évi üzemanyag árak jelentős, előre nem kalkulálható többlet költséget okoztak, míg a 2018. és 2021. közötti időszakban az egyenletes növekedés kiszámítható költségszintet jelentett a gázolaj árának vonatkozásában.

A gázolaj ára az elmúlt 5 évben a következőképpen alakult:



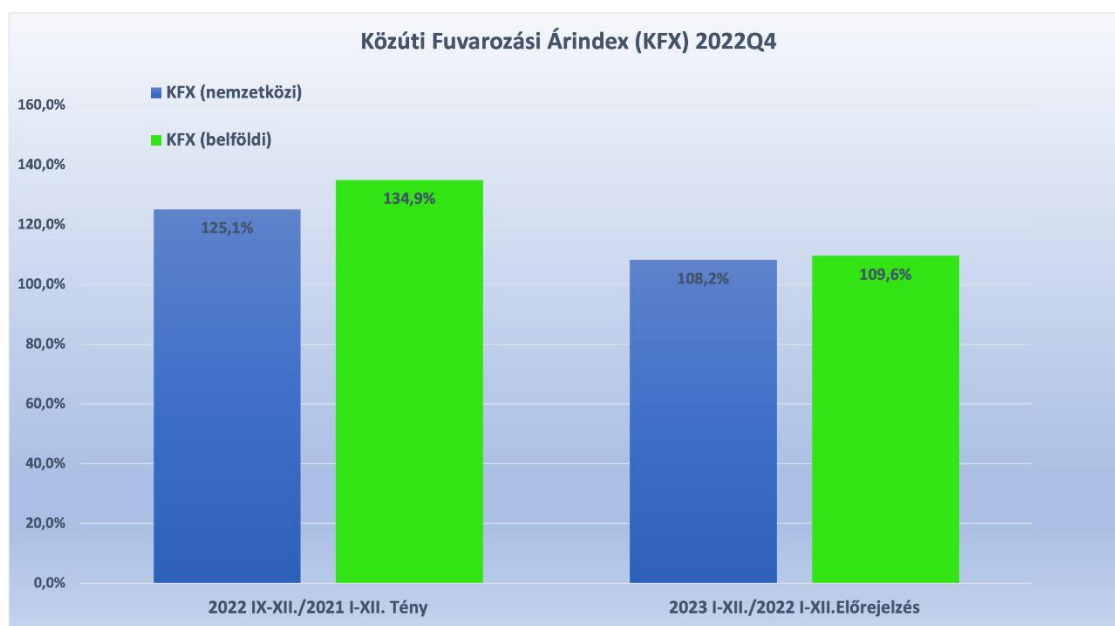
9. ábra: Gázolaj árak alakulása 2018-2022.

Forrás: Saját szerkesztés a NAV által közzétett hivatalos gázolajárak alapján

A NIT Hungary szerint az ellátási lánc zökkenőmentes biztosítása érdekében a fuvardíjakban meg kell jeleníteni a növekvő költségeket. Mely nemzetközi viszonylatban legalább 18,6 %-os, belföldi relációban legalább 24,8 %-os fuvardíj emelkedést indokolna a 2021. évi bázis adatokhoz képest. Javaslataink szerint a gyorsan változó külső körülmények miatt a hosszú távú keretszerződésekben mindenképp szerepelnie kellene olyan klauzuláknak, melyek a legnagyobb költségelemekre vonatkoznak, mellyel garantálni lehetne az ilyen jellegű költségek változásának követését. [<https://www.digilogconsulting.com/kfx>]

A Digilog Consulting Kft. 2021 óta negyedévente közzéteszi a Közúti Fuvarozási Árindex (KFX) mutatót, belföldi és nemzetközi viszonylatban egyaránt. Ez a mutató teljeskörű iparági árindexet mutat, mely a különböző külső gazdasági hatások mérlegelése mellett mutatja meg, hogy milyen mértékű árváltozás indokolt a közúti áruszállítás szektorában. A mutató minden fuvarozással összefüggő költségelemet úgy tartalmaz, hogy az EURO árfolyamának ingadozását, a járművek futásteljesítményét és az üresjáratok mértékét is figyelembe veszi. Figyelembe vett költségelemek: üzemanyag, gépjárművezető, útdíj, lízing, amortizáció, kamatok, szerviz, biztosítás, adminisztrációs költségek. A KFX mutatót a megbízók is használhatják, meggyőződhetnek arról, hogy a fuvardíjak emelkedése valóban indokolt mértékű. A fuvarozóknak segítséget nyújthat az ár képzésben. A mutató azért hiteles mert egy független szakértő vállalkozás készíti és a Magyar Közgazdasági Társaság Logisztikai Szakosztálya hitelesíti. A pontosságában rejlik, hogy a hazai fuvarozók

TOP 20 vállalkozásának gyakorlati adataira épül, mögötte több ezer kamion futásteljesítménye jelenik meg, és ezek mellett iparági-, pénzügyi elemzéseket és statisztikai adatokat is figyelembe vesznek. [<https://www.digilogconsulting.com/kfx>]



10. ábra: KFX mutató alakulása
Forrás: Digilog Consulting Kft. honlapja

A második legnagyobb költségelem a munkabérek és annak közterhei. A gépjárművezetők bérszerkezete eltérő a hazai és az Uniós gyakorlat között. Hazánkban alapbérként általában minimálbér szintű összeget kapnak a gépjárművezetők, és ezt egészíti ki az adómentesen adható üzemanyag megtakarítás, a belföldi és külföldi napidíj.

Az adómentesen adható üzemanyag-megtakarítás mértéke 2021-2022-ben 100 000 Ft, a belföldi napidíj 3 000 Ft/nap, a külföldi napidíj mértéke 60 EURO/nap volt. A vállalkozók bérköltségei az adómentesen adható tételek által kedvezőbb adóvonzatot jelent, mintha csak munkabért kapnának a dolgozók. A napidíjak összegének emelését évek óta kezdeményezik a fuvarozói érdekképviselői szervek és 2022.03.30. dátummal sikerült is elérniük. A belföldi napidíj 9 000 Ft/nap, a külföldi napidíj 85 EURO/napra emelkedett. A fuvarozó vállalkozások számára jelentős mértékben megnövekedtek az adómentesen adható tételek. [<https://www.mkfe.hu/hu/mediamenu/hirek/kulfoldi-hirek/12731-2023-marcius-30-tol-85-euro-a-nemzetkozi-9000-ft-a-belfoldi-napidij-2.html>]

Érdekes azonban megvizsgálni azt, hogy mi a munkavállalói elvándorlás alapja. A hazai vállalkozások kihasználják a törvények által biztosított adómentesen adható juttatásokat,

melyeket a bérrendszerükbe beépítve alkalmaznak. Nemzetközi gyakorlatban ezek az adómentes tételek a bér részeként jelennek meg. Ennek azért van jelentősége, mert egy betegség, nyugdíjba vonulás esetén az ellátási összeg számítási alapja a munkabér, a költségtérítés és a belföldi és külföldi napidíj összege nem. Erre a problémára hosszú távon az lehet a megoldás, hogy folyamatosan igazítani kell a hazai bér struktúrát a nemzetközi viszonylatban már jól bevált bérrendszerhez. Ez azért lenne fontos, mert folyamatosan csábítják el a hazai gépjárművezetőket az Unió országok. A családjuktól azonos időt töltenek távol egy hazai nemzetközi gépjárművezetői alkalmazás és egy külföldi vállalkozás munkavállalójaként. Nem azért mennek külföldre, mert más vagy kevesebb a munkafeladat, jobb a gépjármű, hanem azért, mert több munkabért lehet ott keresni.

4.2.SWOT-analízis

A közúti fuvarozói üzletág nem minden szereplője van tisztában saját vállalkozásának értékeivel, piaci lehetőségeivel és a versenytársak és a működési környezet jelentette kihívásokkal, veszélyekkel. Ez jellemzően a kis és középvállalati szinten okozhat a mindennapi működésben problémákat.

A logisztikai szolgáltató központként, nagyvállalati cégméretben működő fuvarozók már pontosabban ismerik vállalkozásukat, de a többgenerációs nyugati társaikhoz képest szervezeti kultúrában, eredményesség érdekében felhasználható eszközök nyújtotta lehetőségek kihasználásában elmaradásban vannak.

A hazai toplistás közúti fuvarozók erőssége abban rejlik, hogy hazánk földrajzi elhelyezkedése kiváló a keleti és nyugati piacok kiszolgálása szempontjából egyaránt. A magas szolgáltatási színvonalon végzett komplex szolgáltatásnyújtással hosszú távra kötött szerződésekkel eredményes működést tudnak elérni. Vevő körük több iparág termelő vállalkozásából tevődik össze, törekednek kapacitásaik diverzifikált kihasználására. Többségében tőkeerős vállalkozások, melyek folyamatosan képesek megújítani járműparkjukat, így mindig korszerű tehergépjárművekkel tudják szállítási tevékenységüket végezni.

Ágazati gyengeség a szakképzett tehergépjármű vezető hiánya, megtartására irányuló igyekezet növelésére megoldást kell találni, mert a fluktuáció mértéke nagyon magas. Pénzügyi szempontból a belső ellenőrzés és a kontrolling eszközrendszerének használatát, nem teljes körű kihasználását emelném ki.

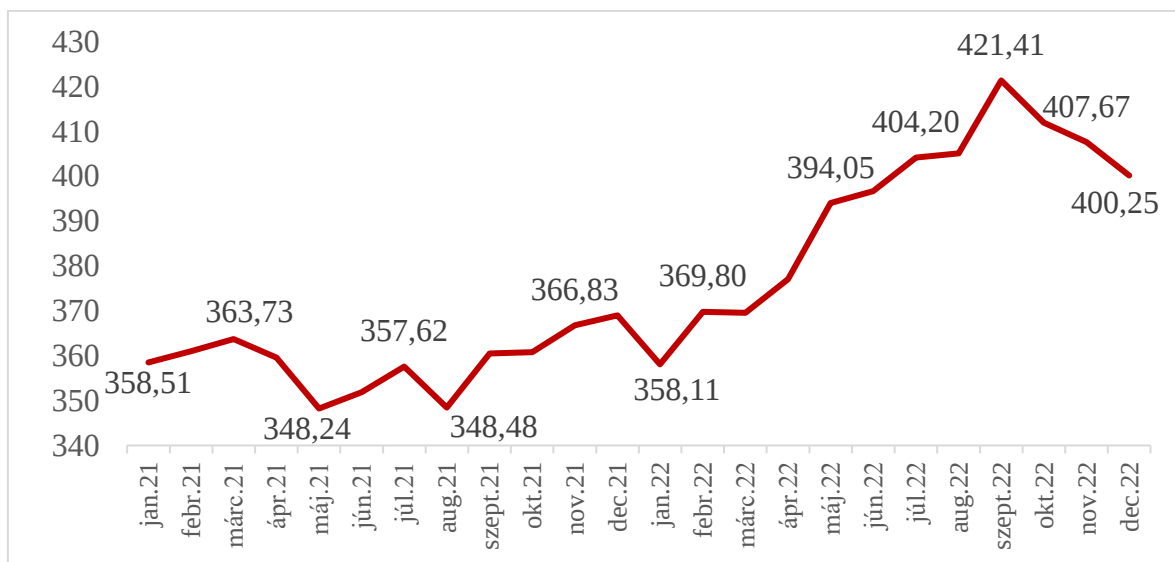
SWOT Analízis

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
Tapasztalat és szakértelem	Magas fluktuáció
Magas tőke-ellátottság, stabilitás	Előregedő gépjárművezetői állomány
Magas szolgáltatási színvonal	Munkaerő megtartás hiánya
Frekvenciált elhelyezkedés	Szervezeti elmaradás
Ügyfelekkel való szoros kapcsolattartás	Saját kapacitások pontos ismerete
Hosszú távra szóló partnerkapcsolatok	Kontrolling hiányossága
Magas vevői elégedettség	Hiányzó teljesítmény értékelés
Innovatív, modern technológia	Hatáskörök meghatározásának hiánya
Sikeres generáció váltás	Belső kommunikációs problémák
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
Új piacok általi gyors növekedési esély	Erős iparági verseny, kiszámíthatatlanság
Logisztikai szolgáltatóvá válás erősítése	Más szállítási módok felerősödése
Környezetkímélőbb szállítási módok	Környezetvédelmi korlátozások
Logisztikai stratégia kialakítása	Munkaerő utánpótlás hiánya
Dolgozói motivációs rendszer kiépítése	Üzemanyag ár ingadozása
Belföldi és külföldi marketing	Útdíjak magas mértéke
Költség optimalizáció	HUF kiszámíthatatlan árfolyam ingadozása
Innovációs tevékenység hasznosítása	Folyamatos költségnövekedés
Fenntarthatóság és környezetvédelem	Keleti fuvarozók versenyelőnye

2. táblázat: Hazai toplistás fuvarozók általánosított SWOT analízise
Forrás: Saját szerkesztés

A toplistás fuvarozók külső környezetet vizsgálva lehetőségként a logisztikai szolgáltató központ bővítése, raktározási terület növekedése hatalmas üzleti lehetőség lehet a jövőben. A COVID miatt a „just in time” készletkezelés a háttérbe szorult az akadozó ellátási lánc és a hiánytermékek miatt. Egyre több vállalkozás fordít anyagi javakat arra, hogy biztosan országon belül rendelkezésre álljon a termeléshez szükséges alapanyagkészlet., ezáltal biztosítva a folyamatos működést. A fenntarthatóbb áruszállítási járművek a költségek csökkenéséhez, hatékonyabb működéshez, alacsonyabb mértékű környezetszennyezéshez vezethetnek.

A fuvarozási tevékenység több szempontból is kiszolgáltatott. Az üzemanyagárak kiszámíthatatlansága, az EURO árfolyam ingadozásának köszönhetően a költségek jelentősen változhatnak.



11. ábra: HUF/EUR árfolyamának alakulása 2021-2022.

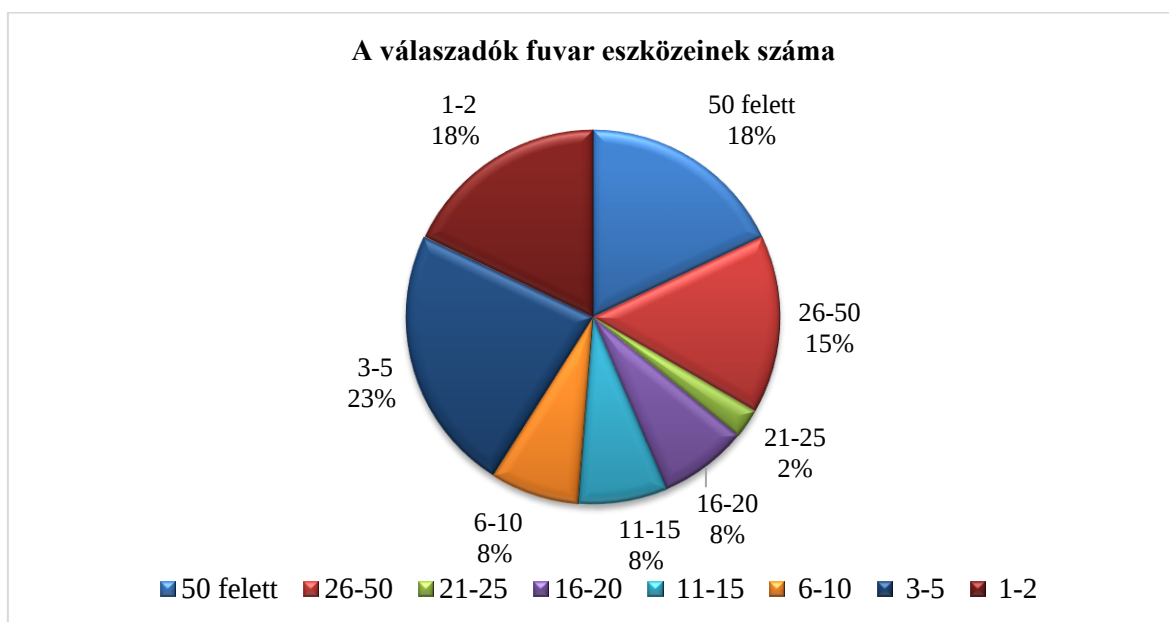
Forrás: Saját szerkesztés a Magyar Nemzeti Bank által hivatalosan közzétett adatok alapján

A versenyelőny szempontjából sokan megemlítik az EURO hazai bevezetését is. Ennek előnye lenne az árfolyam ingadozások kiküszöbölése, a tranzakciós díjak csökkenése, a külső finanszírozási lehetőségek kibővülése, de hátrányként jelentkezne az átváltáskori áremelkedés, az önálló monetáris politika és az árfolyam szabályozás lehetőségének a megszűnése. Az adók, a büntetések, az útdíjak mértéke komoly terhet ró a hazai fuvarozó vállalkozókra. Az érdekvédelmi szervezetek nem tudtak olyan eredményt elérni, hogy a keleti fuvarozók ne legyenek versenyképesebbek magyar társaiknál. A legnagyobb veszélyt mégis a munkaerő hiánya okozza. Hiába a korszerű járműpark, a jó kapacitás lekötés, ha

nem lehet a fuvarfeladatot elvégezni, mert nincs gépjárművezető. A kormány nem támogatja a gépjárművezető képzés magas költségeit és sajnos a fiatalos számára sem vonzó szakma, így az utánpótlás hosszú és rövid távon egyaránt komoly problémát jelent.

4.3. Pandémia kérdőív kiértékelése

A kérdőívet 39 fuvarozással foglalkozó vállalkozás töltötte ki, annak ellenére, hogy többszöri érdekképviselési hírlevél formájában 2 400 vállalkozás értesült róla. 32 Korlátolt felelősségű társaság, 1 Betéti társaság és 6 egyéni vállalkozás formájában tevékenykedő vállalkozás töltötte ki a kérdőívemet. A vállalkozási méret nagyon eltérő a válaszadók 51 %-a rendelkezik 10-nél több tehergépjárművel.



12. ábra: A kérdőívre válaszadók fuvareszközeinek száma

Forrás: Saját szerkesztés a kérdőív kérdéseire adott válaszok alapján

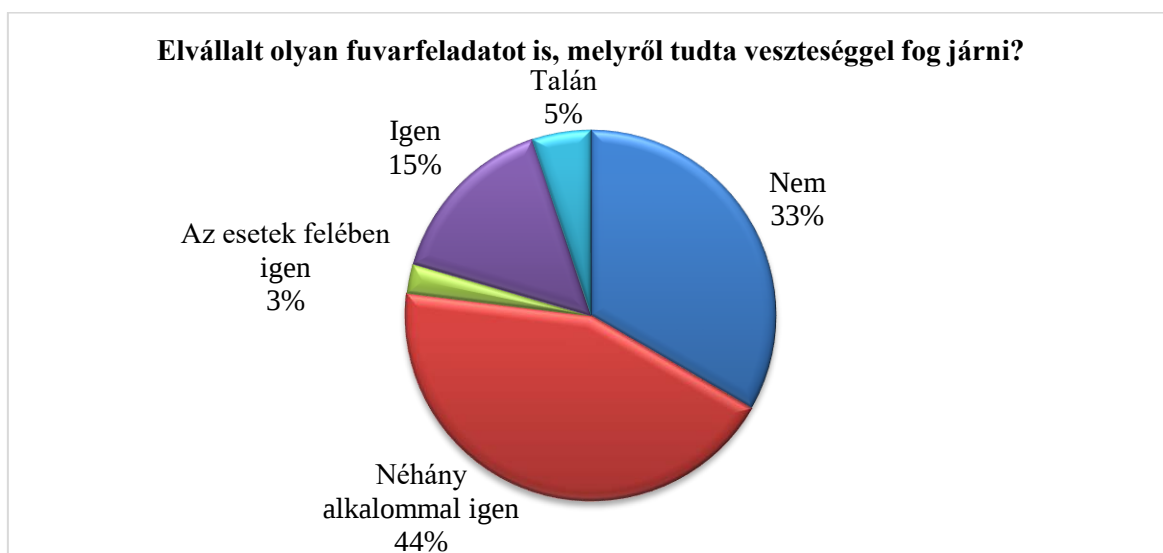
A kérdőívet kitöltők közül 82,1 % végez közúti áru fuvarozói tevékenységet, többségében Nyugat-Európában és belföldi viszonylatban. Az országoként eltérő vírus védelmi intézkedéseknek meg tudtak felelni, a hazai, az osztrák és az olasz intézkedéseket ítélték meg többségében a legnehezebben teljesíthetőnek. A válaszadók 59 %-a nem látott, érzékelt különbséget a fuvarfeladatok tekintetében a vírus különböző variánsai között.

A COVID megjelenése miatt a válaszadók többsége úgy nyilatkozott, hogy fuvarszerzési lehetőségeik romlottak, azonban 38,5 % megrendelés állománya növekedett az előző

időszakhoz képest. 34,6% nem érzékelt megrendelésállomány változást, és csak 26,9 % érzékelt csökkenést a vírus hatására, többségében változatlan vevőkör mellett.

A kapacitás-kihasználások tekintetében a válaszadók 7,7% nyilatkozott úgy, hogy a vírus miatt visszaesést tapasztaltak, 43,6 % nem érzékelt változást, azonban 5,1% jobban tudta kihasználni lehetőségeit. A gyógyszergyári termékeket, oltóanyagot szállító áruszállítók a vírushelyzet miatt piacokat szereztek, bővítési lehetőségek kihasználása mellett a vírus helyzet nyertesei lehettek hasonlóan, mint a kiscsomagos házhoz szállítást végző fuvarcégek.

A vírushelyzet miatt a fuvardíjak mértéke is változott. Voltak olyan fuvarozási viszonylatok, amelyek díjai drágultak, de ez elsődlegesen az export fuvarokra vonatkozott, az import tekintetében jelentős díjcsökkenés volt tapasztalható.

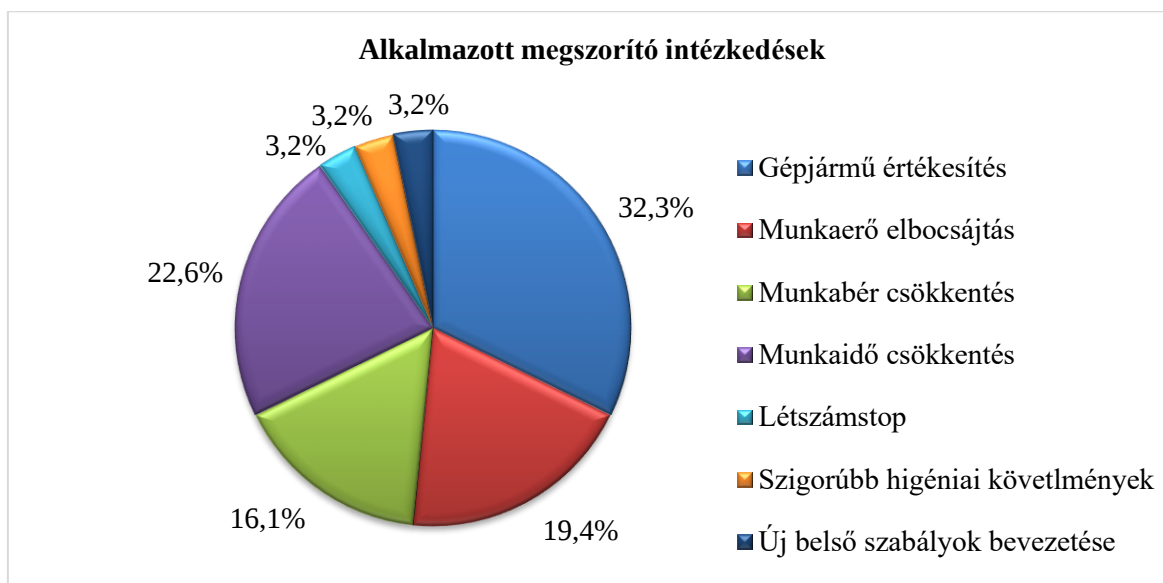


13. ábra: Veszteséges fuvarfeladatok elvállalási aránya
 Forrás: Saját szerkesztés a kérdőív kérdéseire adott válaszok alapján

Az 1 fuvarkilométerre jutó árbevétel a válaszadók 65,38%-ánál növekedett, annak ellenére, hogy a válaszadók 61,53 %-a elvállalt veszteséggel járó megbízásokat is. A kérdőívet kitöltők 1/3-a nem vállalt el veszteséggel járó fuvarfeladatot, köszönhetően a hosszú távú szerződések előre rögzített fuvardíjának. Azok, akik veszteséggel járó fuvarfeladatot is elvállaltak azért tették, mert a tehergépkocsik üresen állása jelenti a legnagyobb bevétel kiesést egy fuvarozó számára és a gépjárművezetők vezetési és pihenő idejére vonatkozó szabályozás miatt kötelezően haza kell hozni a tehergépjárművezetőket bizonyos időközönként. A költségek közül az üzemanyag és a humán erőforrás költségének

emelkedése érintette a fuvarozókat a legérzékenyebben. Az üzemanyag árváltozást nem minden vállalkozó tudta fuvardíjaiban érvényesíteni, 10,3 % nyilatkozott úgy, hogy teljesen tovább tudta hárítani a megnövekedett üzemanyag költségeket a megbízók felé, a többi fuvarozónak költségcsökkentési lehetőségeket kellett az eredményes működés érdekében bevezetnie.

A válaszadók 59 %-a kényszerült arra, hogy megszorító intézkedéseket vezessen be. Legtöbbször a gépjármű értékesítést, a munkaidő csökkentését, a munkavállalók elbocsátását, valamint a munkabérek csökkentését alkalmazták.



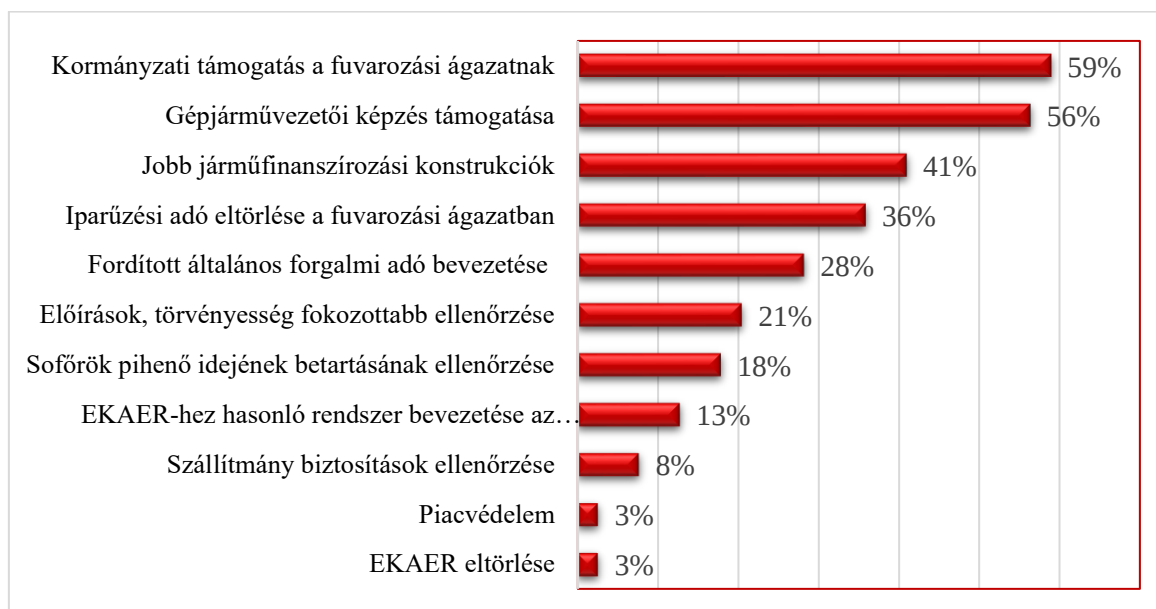
14. ábra: Alkalmazott megszorító intézkedések
 Forrás: Saját szerkesztés a kérdőív kérdéseire adott válaszok alapján

A válaszadók 48,7 %-a nehezebben talál szakképzett munkaerőt, mint a vírushelyzet előtt. Elsődlegesen az internetes hirdetések, a papír alapú sajtón keresztül próbálnak új munkaerőt toborozni.

Többségében a piaci lehetőségek romlásáért Románia, Szlovákia, Lengyelország, Bulgária, Törökország fuvarozó vállalkozásait okolják. Az említett országok kormányzati intézkedései kedvezőbb piaci helyzetet biztosítanak a fuvarozók számára, mint hazánk, rontva ezzel a magyar fuvarozók versenyképességét, piaci helyzetét belföldön és külföldön egyaránt. Az egyik probléma az, hogy az említett országok fuvarozói a magyar fuvarozók elől ÁFA mentesen olcsóbban elvállalnak belföldi fuvar feladatokat, már nem tranzit országnak használják hazánkat. A másik az, hogy nemzetközi viszonylatban a számlák

fizetési határideje 45-60 nap, és a tényleges számla kifizetés ennek a duplája is lehet. A fuvarozók likviditási helyzete ezáltal romlik, ugyanis az üzemanyagot általában 15 napos fizetési határidővel kell rendezniük.

Versenyképességük javításának különböző lehetséges variációi a válaszadók sorrendiségét figyelembe véve a következő:



15. ábra: Versenyképesség javítási lehetőségei a kérdőívre adott válaszok alapján
Forrás: Saját szerkesztés

A fuvarozók többsége abban látja a megoldást, hogy hasonló feltétel rendszerrel dolgozhassanak, mint keleti társaik. Nem az eseti kormányzati támogatás a megoldás, hanem a lehetőség megteremtése kormányzati eszközökkel arra, hogy a piaci szabályozók ne teremtsenek versenyhátrányt belföldön a hazai fuvarozók számára.

4.4. Mélyinterjúk válaszaiból levont következtetések

A 2021. év zárása után a gazdasági helyzetét mindkét ügyvezető pozitívan értékelte. A K és V Kft. ügyvezetője az eredményesség kulcsát a közúti fuvarozói üzletág fejlődése mellett a személyszállítás volumenének jelentős emelkedése, a komplex logisztikai szolgáltatás nyújtása és a partnerkör bővülésében látja. A szigorú és sokszor változó jogszabályi környezet szabályainak való megfelelés nehézséget jelentett, kevés felkészülési idő állt rendelkezésre a hirtelen, váratlanul bevezetett hatósági intézkedésekre. A megnövekedett költségeiket nem tudták teljes mértékben és azonnal érvényesíteni fuvardíjaikban, az üzemanyag áremelkedést könnyebben elfogadták a megbízók, mint fuvardíj emelési indok.

A bérköltségek növekedését már nem minden esetben, sokszor csak tételes költségelszámolással tudták érvényesíteni. A működési környezet legnagyobb nehézségét a munkaerőpiaci helyzet jelentette. Kevés gépjárművezető van a munkaerőpiacon, a fuvarozók szinte versenyeznek a sofőrökért és egy jobb bér ajánlattal csábítják el a munkavállalókat.

A vírus miatt elszabaduló alkatrész árak és hiány szintén nehezítette a fuvarozók gazdálkodását. Azok a vállalkozások, akik kevesebb, korlátozás hatálya alá eső vevővel rendelkeztek azokat negatívan érintette a COVID. Mindkét ügyvezető egyetértett abban, hogy minél szélesebb iparági (elektronika, gyógyszer, autó, kereskedelem, gyártás, élelmiszer) és a vevőköri megosztás kevésbé kiszolgáltatott helyzetbe hozza a fuvarozókat, egy partner elvesztése esetén. Köszönhetően a gyógyszergyári megbízóknak a K és V Kft. esetében nem tapasztaltak teljesítmény csökkenést. A vírus és az orosz-ukrán háború hatásait nézve a vírus esetében a félelmet és a megtorpanást emelték ki. A védőoltás ellenes gépjárművezetők nem teljesíthettek bizonyos országokban fuvarmegbízást, amely megnehezítette a fuvarszervezők dolgát. A vírus és a háború is áremelkedést okozott, de a háború hatását élik meg negatívabban, mert az energiahordozók és az üzemanyag árának emelkedése nagyobb mértékű és kevésbé kiszámítható, mint a COVID időszaka alatt volt.

Az Európai Unió szabályoknak való megfelelésnél a különböző országok hirtelen változó szabályaihoz való alkalmazkodás jelentett problémát a vírushelyzet miatt. Az országoként különböző minimálbérek nyomon követése és megfizetése magas költségterhet jelent. Az AETR változások miatt új munkarendeket kellett kialakítani, amelyek átszervezéseket jelentettek. Az új gépjármű és gépjárművezetőre vonatkozó regisztrációs rendszer is többletmunkát jelent, azonban a hatósági ellenőrzések tekintetében hatékony.

A megkérdezett ügyvezetők abban is egyet értettek, hogy a hazánkban alkalmazott szabályrendszer nagyon szigorú, a bírságtételek magasak. Ez munkavállalókat tántorít el a gépjárművezetői hivatástól. A biztosítási díjak, a gépjárműadó és az útdíj a környező országokhoz képest hazánkban magasabb. A biztosítók díjtételei komoly költséget jelentenek a fuvarozó vállalkozókra.

Az állami támogatási rendszer elsődlegesen nem a fuvarozói szektort támogatja, gépjármű vásárlásra, gépjárművezető képzésre nem lehet állami támogatást igénybe venni. A hatósági ellenőrzések a hazai fuvarozókra vannak kielevezve, az országunkon áthaladó külföldi sofőrök

ellenőrzésére komolyabb hangsúlyt kellene fektetni. Az érdekképviseltek tisztában vannak a szakma problémáival, azok megoldási lehetőségeivel, azonban a minisztériumok kevés véleményt, kezdeményezést fogadnak el, munkájuk inkább tájékoztatás jellegű.

A hazai versenyhelyzet javítására összefogásra van szükség. A költségtakarékos gazdálkodás, a gépjármű vezetők képzése, a modern gazdaságos gépjárművek üzemeltetése, a digitalizáció lehetőségeinek kihasználása javíthatná a magyar fuvarozók versenyhelyzetét.

A változások rugalmas kezelése, a változásokhoz való könnyebb alkalmazkodás, a folyamatosan emelkedő szolgáltatási színvonal, a pontos, megbízható, versenyképes fuvardíjak alkalmazása megbízói elégedettséget és magasabb eredményességet jelenthet a fuvarozók számára.

4.5.Beszámolókból levont következtetések

2020. óta évente közzéteszik a magyar közúti fuvarozók toplistáját. A rangsor alapja az adott évben elért árbevétel összege. A lista a 100 legnagyobb árbevételt elérő közúti fuvarozók nevét, árbevételét, adózás előtti eredményét, anyag és személyi jellegű ráfordításait, valamint létszám adatokat tartalmaz.

Először az árbevétel változását vizsgáltam a 20 legnagyobb közúti fuvarozónál. Az első hat helyen szereplő vállalkozás rangsora nem változott a 2020. évi rangsorhoz képest. 6 vállalkozás ért el magasabb bevételi összeget, 7 vállalkozás csúszott lejjebb a rangsorban, 7 pedig megőrizte helyezését az előző évben elért helyezéséhez képest.

A legjobb 20 fuvarozó közül csak ketten, a Transintertop Kft. és a Genezis Trans Kft. nem tudta elérni, megnövelni a 2020. évi árbevételét. Kiemelném a Taktatrans Kft-t, aki 15. helyezést javítva, 67,39 %-kal ért el magasabb eredményt a vírus előtti évhez képest.

A pontos bevételi adatok a következő táblázatban jól szemléltetik a növekedés mértékét.

Top 20 közúti fuvarozó árbevételének alakulása 2020-2021.

adatok ezer Ft-ban

	Fuvarozó neve	Helyezés változás 2020- 2021	Árbevétel 2020	Árbevétel 2021	Változás %-a
1	Waberers International Nyrt.	0	207 883 844	211 820 786	101,89%
2	Gartner Intertrans Hungária Kft.	0	40 830 828	46 219 967	113,20%
3	Duvenbeck Logisztika Kft.	0	29 570 152	37 435 742	126,60%
4	Horváth Rudolf Intertransport Kft.	0	15 101 601	17 865 834	118,30%
5	Prevost-Hungária Szállítási Kft.	0	14 094 845	16 263 949	115,39%
6	Révész Trans Kft.	0	13 663 835	15 622 305	114,33%
7	S.B. Trans & Spedition Kft.	2	9 526 960	14 701 268	154,31%
8	BHS Trans Kft.	-1	11 165 338	14 452 030	129,44%
9	Hunlahd Trans Fuvarozási Kft.	2	8 764 632	10 920 006	124,59%
10	Lagermax Autótranszport Kft.	-2	10 395 963	10 787 779	103,77%
11	Supernova Intertrans Kft.	2	8 156 632	9 716 612	119,13%
12	Ekol Logistics Szolgáltató Kft.	-2	9 148 224	9 572 689	104,64%
13	K és V Nemzetközi Fuvarozó Kft.	1	7 975 506	9 041 762	113,37%
14	Hopi Hungária Logisztika Kft.	1	7 665 081	8 343 939	108,86%
15	Transintertop Kft.	-3	8 634 904	8 327 211	96,44%
16	Qualitrans-Cargo Kft.	0	7 395 149	8 259 238	111,68%
17	Taktatrans Kft.	15	4 737 591	7 930 161	167,39%
18	Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft.	-1	6 899 931	7 296 995	105,75%
19	Genezis Trans Kft.	-1	6 819 721	6 799 455	99,70%
20	Ka-Pe Transz Kft.	-1	6 350 264	6 708 523	105,64%

3. táblázat: Top 20közúti fuvarozó árbevételének alakulása 2020-2021.

Forrás: Saját szerkesztés a közúti fuvarozók toplistájának adataiból

Az árbevételi adatokon kívül az adózás előtti eredmény adatok és a hatékonyság változását is megvizsgáltam. Egyedül a Waberers International Nyrt. ért el azonos helyezést a bevétel és adózás előtti eredmény vonatkozásában, viszont a létszámadatokat nézve, itt a legmagasabb a foglalkoztatotti létszám, ezáltal alacsony hatékonysággal végzi tevékenységét.

Top 20 közúti fuvarozó adózás előtti eredményének alakulása 2020-2021.

adatok ezer Ft-ban

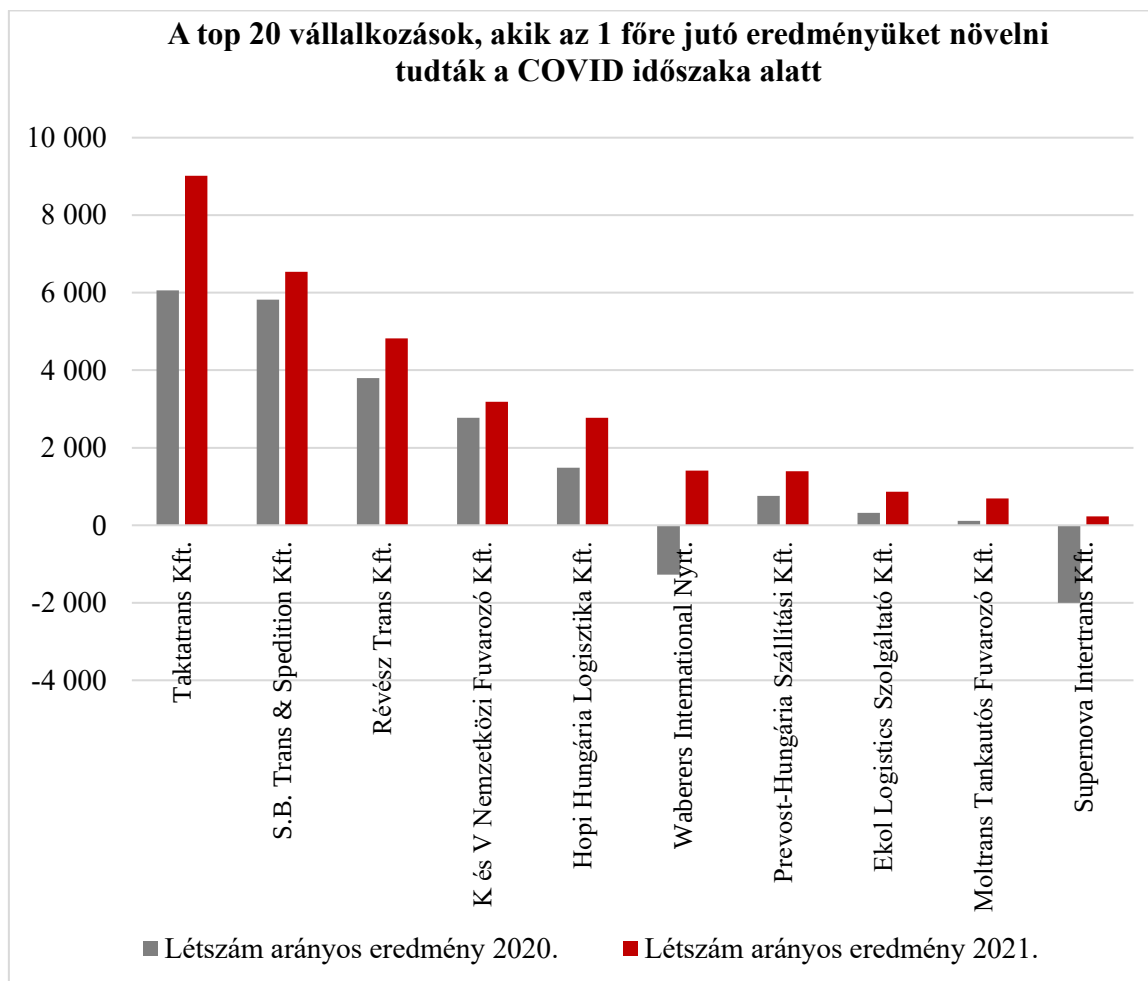
Bevételei rangsor 2021.	Eredmény rangsor 2021.	Fuvarozó neve	Adózás előtti eredmény 2020	Létszám 2020	Adózás előtti eredmény 2021	Létszám 2021
1	1	Waberers International Nyrt.	- 8 943 859	7 000	8 273 925	5 857
6	2	Révész Trans Kft.	1 565 137	412	2 127 157	441
3	3	Duvenbeck Logisztika Kft.	1 647 533	199	1 467 822	234
13	4	K és V Nemzetközi Fuvarozó Kft.	993 061	358	1 250 220	392
17	5	Taktatrans Kft.	581 523	96	1 091 539	121
4	6	Horváth Rudolf Intertransport Kft.	1 517 492	402	989 663	490
16	7	Qualitrans-Cargo Kft.	913 434	206	681 624	219
14	8	Hopi Hungária Logisztika Kft.	348 205	235	651 095	235
8	9	BHS Trans Kft.	912 147	433	649 703	532
15	10	Transintertop Kft.	976 882	267	413 445	278
5	11	Prevost-Hungária Szállítási Kft.	211 520	280	412 921	296
19	12	Genezis Trans Kft.	556 707	166	387 605	168
7	13	S.B. Trans & Spedition Kft.	308 411	53	340 217	52
10	14	Lagermax Autótranszport Kft.	376 226	291	315 982	294
20	15	Ka-Pe Transz Kft.	381 738	211	258 848	220
9	16	Hunlahd Trans Fuvarozási Kft.	404 993	234	237 291	245
18	17	Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft.	34 784	310	212 046	307
12	18	Ekol Logistics Szolgáltató Kft.	69 835	218	170 244	197
11	19	Supernova Intertrans Kft.	- 578 772	289	70 035	302
2	20	Gartner Intertrans Hungária Kft.	1 142 709	1 335	- 746 375	1 334

4. táblázat: Top 20 közúti fuvarozó adózás előtti eredményének alakulása 2020-2021.

Forrás: Saját szerkesztés a közúti fuvarozók toplistájának adataiból

A top 20 fuvarozó vállalkozó fele növelni tudta eredményét a COVID alatt, 10 fuvarozó ért el alacsonyabb eredményt 2021-ben mint a megelőzőben.

Az eredmény változásán kívül az 1 főre jutó árbevétel mutatóját is elemeztem. A Taktatrans Kft. a pozíciója jelentős javításán kívül a leghatékonyabban tudta kihasználni munkavállalóit.



16. ábra: A legmagasabb létszámarányos eredményt elérő toplistás fuvarozók 2020-2021.

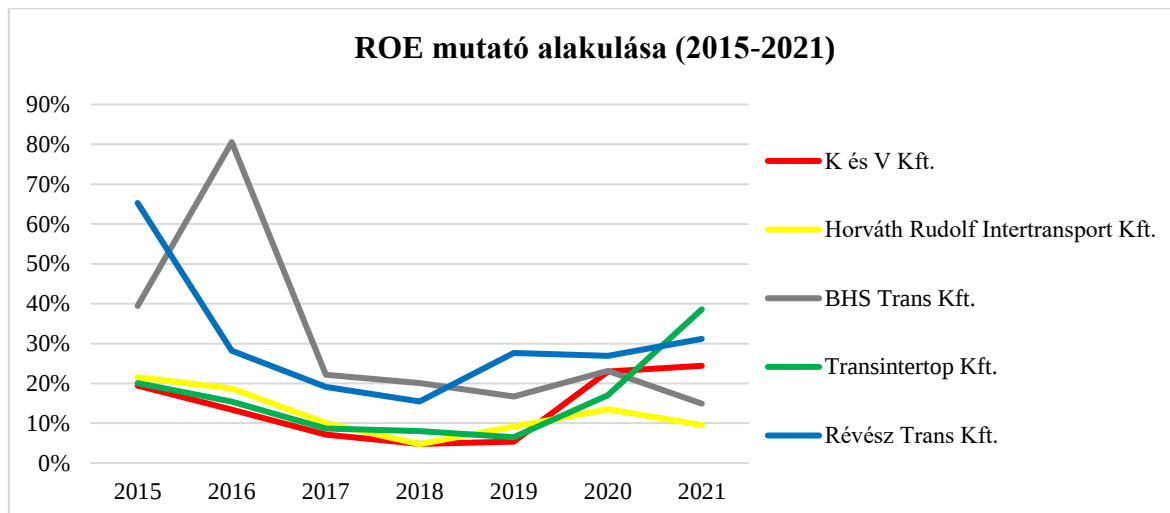
Forrás: Saját szerkesztés a közúti fuvarozók toplistájának adataiból

Összességében elmondható, hogy a top 20 fuvarozó vállalkozó gazdálkodására nem volt jelentős hatással a COVID.

Az árbevételi és eredmény adatokon kívül a Pandémia okozta gazdasági hatások pontosabb bemutatására kiválasztottam a top 20 fuvarozóból 5 vállalkozást, köztük a két legnagyobb heves megyei fuvarozót is, melyek beszámoló adatait 2015-2021. időszakra vizsgáltam.

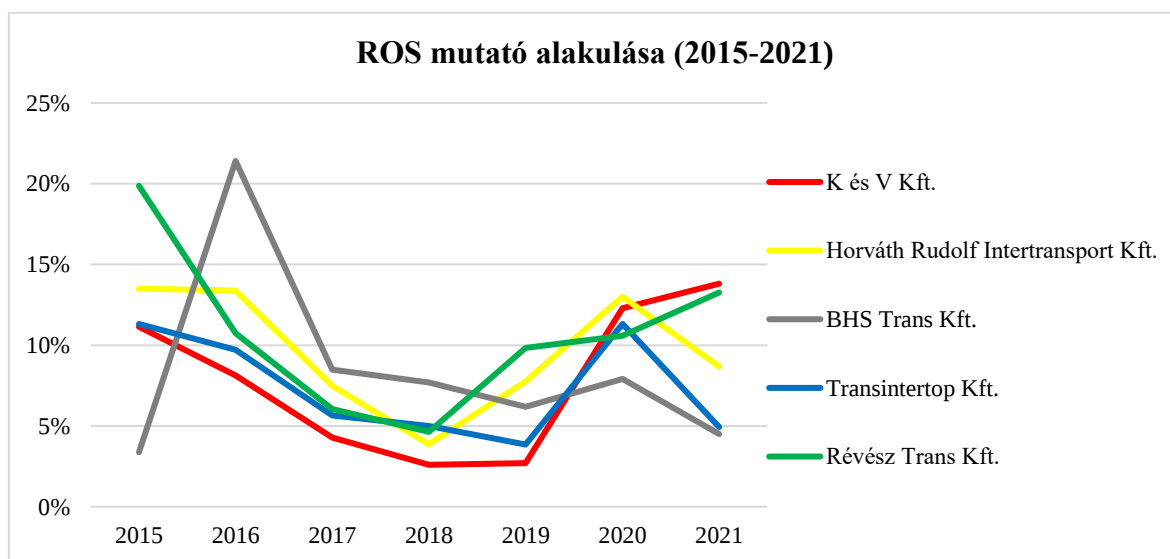
A vizsgált vállalkozások közül a 2020. év csak a Révész Trans Kft. esetében mutatott negatív változást. Viszont a 2021. évi beszámoló adatok alapján másik két vállalkozás a Horváth

Rudolf Intertransport Kft. és a BHS Trans Kft. nem tudta a saját tőkéjét olyan eredményesen kihasználni, mint a vírus előtti időszakban.



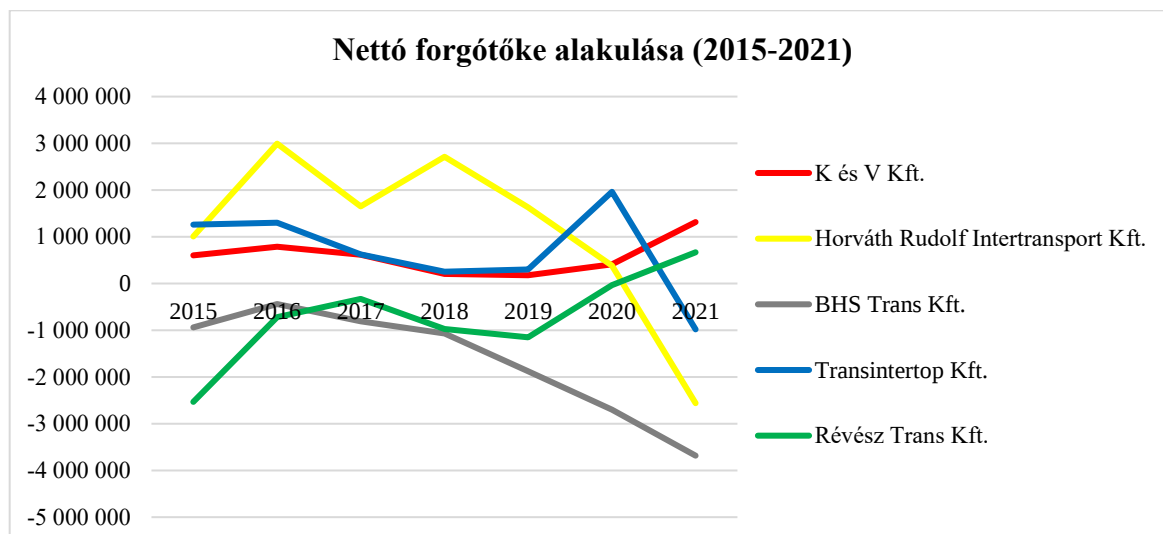
17. ábra: 5 top 20-as listában szereplő fuvarozó ROE mutatójának alakulása 2015-2021.
Forrás: Saját szerkesztés közzétett beszámolók adatai alapján

A vizsgált fuvarozók gazdaságosan, hatékonyan, évről-évre növekvő üzleti eredményt elérve végzik tevékenységüket. Az árbevétel növekedése önmagában nem jelent profit növekedést, az eredmény arányos árbevétel mutatót vizsgálva sok különbség nem látható a fuvarozók között, a tendencia közel azonos. A COVID nem minden esetben rontotta az eredményességet. A K és V Kft. és a Révész Trans Kft. ugyanolyan, sőt eredményesebb működést tudott nyújtani, mint a vírus előtti időszakban.



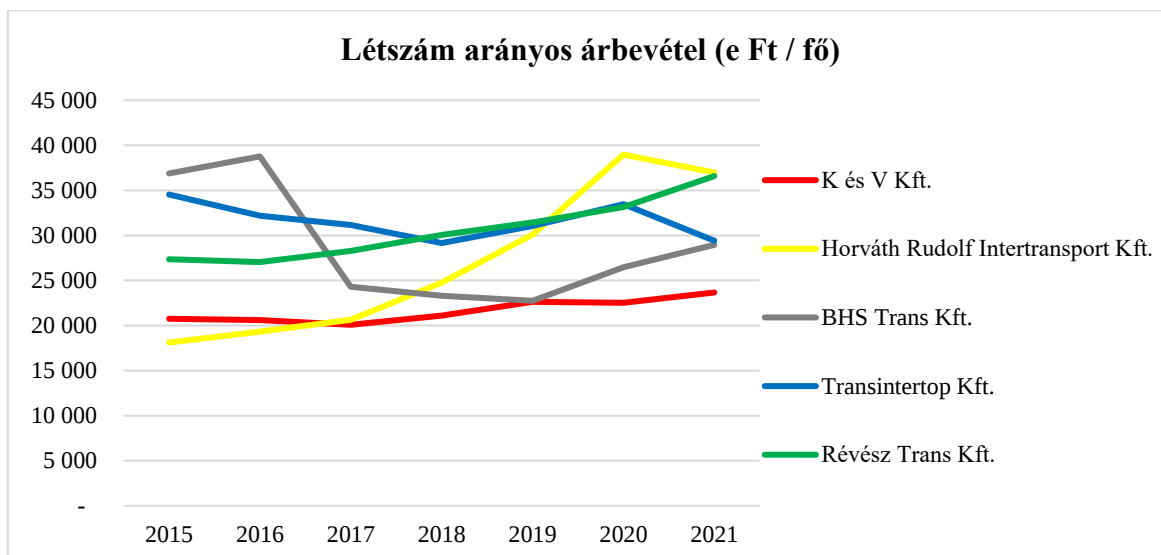
18. ábra: 5 Top 20-as listában szereplő ROS mutatójának alakulása 2015-2021.
Forrás: Saját szerkesztés közzétett beszámolók adatai alapján

A fuvarozókat likviditási szempontból is megvizsgáltam, itt már megmutatkoznak különbségek. A COVID a Transintertop Kft. esetében mutat jelentős változást a finanszírozási politikában. A legbiztonságosabb finanszírozást a K és V Kft. folytatta a vizsgált 7 év során, egyedül ő tudta forgóeszközeivel rövid lejáratú kötelezettségeit finanszírozni, ami a gazdálkodás szempontjából rugalmasságot jelent. A konzervatív finanszírozási politikájának köszönhetően, ha pénzeszközeinek egy részét rövid távú befektetésekből tartaná jövedelmezősége javulhatna.



19. ábra: 5 top 20-as listában szereplő Nettó forgótőkéjének alakulása 2015-2021.
Forrás: Saját szerkesztés közzétett beszámolók adatai alapján

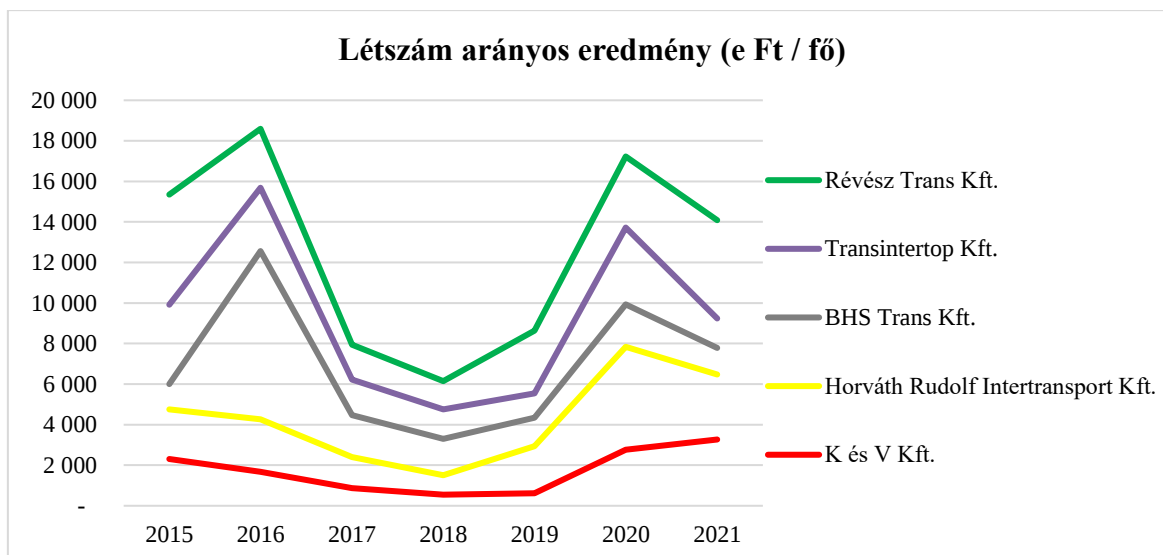
A vagyoni, pénzügyi, jövedelmezőségi helyzet vizsgálatán felül két hatékonysági mutatót is megvizsgáltam: A létszám arányos árbevételt, és a létszám arányos eredmény mutatókat. A K és V Kft. érte el a vizsgált időszakban szinte minden évben az egy főre jutó legalacsonyabb árbevételi értéket, ugyan a növekedés látszik, azonban annak mértéke elmarad a versenytársaktól.



20. ábra: 5 top 20-as fuvarozó létszám arányos bevételeinek alakulása 2015-2021.
 Forrás: Saját szerkesztés közzétett beszámolók adatai alapján

A vizsgált fuvarozó nagyvállalkozások közül az 1 fő dolgozói létszáma jutó árbevétel 2 vállalkozás esetében csökkent a COVID hatására, a Transintertop Kft., és a Horváth Rudolf Intertransport Kft. ért el alacsonyabb árbevételt 1 dolgozóra tekintve a COVID időszak alatt. A másik három vállalkozás esetében a COVID nem okozott létszám arányos árbevétel csökkenést, növekedést tudtak elérni.

A hatékonyság vizsgálatánál érdemes nemcsak a létszám arányos árbevételt, hanem a létszám arányos eredmény mutatót is megvizsgálni. A vírus kapacitás kihasználatlanságot, fuvardíj csökkentést és többlet költséget is eredményezett. A kérdőíves felmérés is megerősítette azt a tényt, hogy sok esetben veszteséggel járó fuvarfeladatokat is elvállaltak a vírus időszakában a fuvarozók. Ezért ad a létszám arányos eredmény pontosabb értékelést arról, hogy a COVID hogyan befolyásolta a fuvarozó vállalkozók hatékonyságát.



19. ábra: 5 top 20-as fuvarozó létszám arányos eredményének alakulása 2015-2021
 Forrás: Saját szerkesztés közzétett beszámolók adatai alapján

A 2018. évi negatív hullám után minden vállalkozás tekintetében hatékonyság növekedést indított el egészen 2020-ig. 2021. az első olyan év, ahol a Pandémia befolyásolta az 1 munkavállalóra eső hatékonyság mértékét hazánkban. A vizsgált vállalkozások tekintetében szinte mindenki humán erőforrás kihasználtsága romlott. Egyedül a K és V Kft. eredményessége javult a COVID alatt, köszönhetően annak, hogy orvosi, gyógyszergyárak általi megbízások nagyságrendje növekedésnek indult. Ezek a megbízások korlátozás nélkül növekvő nagyságrendben jelentettek folyamatos lekötöttséget.

4.6. Hipotézisek bizonyítása

1. Hipotézis: A COVID járvány negatív hatással volt a hazai áru fuvarozói szakma eredményességére

A közzétett beszámolók adatai alapján a fuvarozók többségének eredményessége romlott 2021. évben. A hatósági korlátozások nehezítették az ügyvitelt, sokszor veszteséggel járó fuvarfeladatokat is kénytelenek voltak elvállani. A határzárak, a vírus hatásától való félelem korlátozta tevékenységüket. De nem minden fuvarozó vállalkozást érintett negatívan a COVID. Kivételt képeznek a házhoz szállítást végző futárszolgálatok, akik a boltzárak miatt megnövekedett internetes vásárlások száma miatt le tudták kötni kapacitásaikat. A másik terület, amely nem szenvedett hátrányt a vírushelyzet miatt az a gyógyszeriparban tevékenykedő fuvarozók köre. Az oltóanyagok, gyógyszerek szállítása nem esett a

korlátozások alá, így az ezen a területen dolgozó fuvarozók eredményességüket javítani tudták.

2. Hipotézis: A keleti országok kedvezőbb fuvarozási feltételek melletti szabályozása verseny hátrányt jelent a hazai áru fuvarozás tevékenységére

A kérdőívre adott válaszok alapján a fuvarozók nem a COVID, hanem a keleti fuvarozók hazánkban való tevékenységét ítélték meg negatívként. A kedvezőbb adózási, hatósági feltételek mellett tevékenykedő román, bolgár, török fuvarozók hazai fuvarozók előtt, alacsonyabb áron vesznek el fuvarmegbízásokat.

3. Hipotézis: Kormányzati támogatás, erősebb érdekképviselési fellépés szükségessége a hazai fuvarozási ágazat Uniós szinthez való felzárkóztatáshoz

A mélyinterjúk, és a kérdőíves válaszadók, az érdekképviselések egyetértenek abban, hogy összefogással kell elérni a kormányzati beavatkozásokat, annak érdekében, hogy azonos feltétel rendszerrel tudjanak itthon dolgozni a fuvarozók, mint keleti társaik.

5. Következtetések, javaslatok

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 kérdőívre válaszolók többsége megoldandó problémaként kezelte a vírus miatt megváltozott helyzetet, korlátozásokat, az új gazdasági környezetet. Mindenki a saját lehetőségeit maximálisan kihasználva próbált a leghatékosabban alkalmazkodni az új feltételrendszerhez, szabályozásokhoz. Hiába a sokszor nehezen teljesíthető korlátozás mégis a fuvarozók többségénél nőtt az vírus időszakában a megrendelésállomány, voltak olyan területen, iparágban dolgozók, akik gazdasági növekedést is el tudtak érni a vírushelyzet okozta gazdasági változások miatt.

Az alacsonyabb fuvardíjak a vírust megelőző időszakhoz képest nem hozták az elvárt mértékű eredményt, ennek elérése érdekében a fuvarozók többsége megszorító intézkedéseket vezetett be, de tevékenységüket átszervezve gazdaságos működést és eredményt is el tudtak érni a Pandémia első évében.

A kérdőív és a mélyinterjú kérdéseire kapott válaszok alapján nem a COVID és a miatta meghozott intézkedések jelentették a hazai fuvarozók versenyképességének romlását. 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 előregedőben 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 tehergépjárművezetői jogosítvány megszerzése magas költség igényű, megszerzéséhez egyelőre nem vehető igénybe se kormányzati, se kamarai támogatás, azonban, ha a felnőttképzés rendszerébe bekerülne a most nagyon magas jogosítvány megszerzési költségek mérséklődnének, ezáltal sok fiatal számára vonzóvá tehetnék 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. A bérek közötti jelentős különbség a napi díjak emelésével sem fog mérséklődni. Hosszú távon a magas bér különbség kiegyenlítése biztosítana lehetőséget arra, hogy az elvándorlás mértéke csökkenő tendenciát mutasson.

Azok a fuvarozók, akik a nagyvállalati szektorhoz tartoznak és elég tőkeerősek voltak, fel tudták venni a versenyt nyugati és a feltörekvő keleti versenytársaikkal. A magas színvonalon végzett komplex szolgáltatás nyújtás a hazai multinacionális vállalatok által adott megbízások számát növelték, és eredményes működéshez vezettek. Országunkban sorra épülnek a logisztikai központok, és már nem csak az áruszállítás, hanem a raktározás feladatát is el kell tudni látni egy eredményesen működni logisztikai szolgáltatást nyújtó vállalkozásnak.

A kis és középvállalkozók helyzete már nem mutat ilyen kedvező képet. A vírus miatt meghozott hitel fizetési moratórium átmenetileg segítette pénzügyi helyzetüket, likviditásukat, de ez átmeneti 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 lenne szükség. A kis és középvállalkozások felzárkóztatására feltétlenül szükség lenne.

A fuvarozók által nem befolyásolható üzemanyag költségek mértéke, az EUR/HUF árfolyam kiszámíthatatlan ingadozása sem erősíti a hazai fuvarozók versenyképességét. 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. Az érdekképviseltek a Nemzeti Összefogás keretein belül megfogalmazták a magyar fuvarozók

versenyképességének javítási, helyreállítási lehetőségeit. A kormány által hozott intézkedések nem teljesen tükrözik ezen intézkedések szükségességét. A napidíjak emelkedésén kívül a többi javaslat nem valósult meg jogszabályi szabályozások, kormányzati intézkedések által. Ez lehet annak köszönhető, hogy a fuvarozó nagyvállalkozások eredménye évről évre növekedési ütemet mutat. Ezt a tényt az éves beszámolókból készített elemzés is alátámasztotta.

A Pandémia miatt az import fuvardíjak jelentősen csökkentek, a kisebb méretű fuvarozó vállalkozásoknál likviditási problémát, korlátozásokat, a tevékenység szüneteltetését, legvégső esetben a piacról való távozást eredményezte. Azok, akik rendelkeztek tartalékokkal túléltek a vírus miatt kialakult negatív gazdasági helyzet hatásait, alacsonyabb fuvardíjakkal is, sokszor a tartalékaikat felélve tudták finanszírozni vállalkozásuk működését.

A munkaerőhiány és az alkalmazott munkaerő elvándorlása, megtartási képessége még a finanszírozástól is komolyabb problémát jelent. Az üresen álló eszköz csak veszteséget termel. Ennek megoldására vállalkozói szinten kevés lehetőség áll rendelkezésre.

A hazai fuvarozók versenyképességének javítását a kapacitásainak maximális kihasználása eredményezné a leghatékonyabban. Az ehhez szükséges anyagi és humán erőforrások rendelkezésre állása nem minden fuvarozó számára megoldott. A szállító járművek finanszírozására állami támogatás nem vehető igénybe, a magas jegybanki alapkamat miatt a hitellel finanszírozott gépjárművek finanszírozási költsége nehezen kigazdálkodható, de egy elavult járműpark üzemeltetése a magas szervízköltség miatt lehet kevésbé eredményes. A digitalizáció segíthetné a jobb jármű és vezetési idő kihasználtságot, ezáltal hatékonyabb működést eredményezhetne. Fejlődési lehetőségként a szolgáltatások kibővítése, a magasabb vevő elégedettségi szint elérése, akár az egyedi igények maximálisabb kielégítésével, a piachoz való rugalmasabb alkalmazkodás és a költségoptimalizáció jelenthet kitörési lehetőséget a hazai fuvarozók számára.

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 kormányzati intézkedéseken túl a hazai közúti fuvarozás versenyképességének javítására belső lehetőségek is rendelkezésre állnak. A digitalizáció nyújtotta lehetőséggel kapacitásaikat maximálisan kihasználva jobb eredmény elérésére is képesek lehetnek a hazai fuvarozók. 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.

6. Összefoglalás

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 HUF/EUR árfolyam 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 nem támasztotta egyértelműen azt alá, hogy a COVID miatt vannak rosszabb versenyhelyzetbe a hazai fuvarozók, mint nyugati és keleti társaik. A versenyképességromlás mögött a szakképzett munkaerő hiánya, az egyenlőtlen piaci feltételek állnak, és a nem optimális kapacitás kihasználtság állhat.

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 a tehergépjármű vezetői hivatást.

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

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.

Az érdekképviseltek a Nemzeti Összefogás keretein belül megfogalmazták a magyar fuvarozók versenyképességének javítási, helyreállítási lehetőségeit. A kormány által hozott intézkedések nem teljesen tükrözik ezen intézkedések szükségességét.

A hazai fuvarozók versenyképességének javítását a kapacitásainak maximális kihasználása eredményezné a leghatékonyabban. Az ehhez szükséges anyagi és humán erőforrások rendelkezésre állása nem minden fuvarozó számára megoldott. A szállító járművek finanszírozására állami támogatás nem vehető igénybe. 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.

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 kormányzati intézkedéseken túl a hazai közúti fuvarozás versenyképességének javítására belső lehetőségek is rendelkezésre állnak. A digitalizáció maximálisabb kapacitás kihasználást, jobb eredmény elérését tudná biztosítani 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.

7. Irodalomjegyzék

- CHIKAN A. (2008): Vállalatgazdaságtan
- CHIKAN A., CZAKÓ E., ZOLTAYNÉ P.Z. (2010): Vállalati versenyképesség válsághelyzetben
- NOVÁK N. (2008): Árutovábbítási technikák, technológiák
- NOVÁK N. (2008): Bevezetés a logisztikába
- SZEGEDI Z. (1998): Logisztika menedzsereknek
- SZEGEDI Z. (1991): Közlekedés szervezése, logisztika
- KNOLL I. (1993): A logisztika hazai és nemzetközi fejlesztési irányai
- ÁTS J. (1999): Fuvarozási és szállítmányozási alapfogalmak
- NOVÁK N., ÁTS J. (1999): Fuvarozási és szállítmányozási alapfogalmak – Gyakorlati logisztikai tanácsadó. 10/6
- HALÁSZNÉ S.E. (1998): Logisztika, szolgáltatások, versenyképesség
- SZEGEDI Z., PREZENSZKI J. (2017): Logisztika-menedzsment
- ERDŐSI F. (2002): Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában
- KIRÁLY.V(2020): Fuvarlevél 2020. November: Hogy áll a fuvarpiac fél év Covid 19 után?
- KAKUK GY. (2008): Az áru fuvarozás jogi szabályozása
- MAGYARI I. (2005): Szállítványozási ismeretek (kézirat)
- KUZMA F. (2020): Mobilitási csomag rövid összefoglaló
- CHIKÁN A. (2014): Logisztika és versenyképesség Magyarországon
- KÖRMENDI L.-PUCSEK J.(2008): A logisztika elmérete és gyakorlata
- KÖRMENDI L. (1999): A szállítási tervezés, mint a logisztikai tervezés központja
- SZCZEPANIK R. (1996): Áru fuvarozási ismeretek
- HALÁSZNÉ S.E. (1993): Logisztikai szolgáltatás, mint piaci versenyképességi kritérium

A.RUSHTON- J. OXLEY (1993): Handbook of Logistics and Distribution Management

H.KLEINEBECKEL (1993): Pénzügyi és likviditási irányítás

GARAI Z (2019): A szállítmányozás helye a logisztikában, a logisztikai szolgáltatóvá alakulás bemutatása egy magyar szállítmányozó vállalat példáján keresztül

KENESEI ZS-KOLOS K (2007): Szolgáltatásmarketing és menedzsment

Nemzeti Logisztikai összefogás: A magyarországi Logisztikai alágazat versenyképessége érdekében (2018)

www.origo.hu/gazdasag/20211105-26-milliard-forint-teherfuvarozas-versenykepesseg.html (Letöltés ideje: 2022.06.20.)

www.portfolio.hu/gazdasag/20220325/nagyot-emelnek-az-arakon-a-fuvarozok-535543 (letöltés ideje:2022.06.20)

www.autoszektor.hu/hu/content/jelentosen-novekedhet-hazai-kozuti-fuvarozas-versenykepessege (letöltés ideje: 2022.06.20.)

[www.TIMOCOM](http://www.timocom.com): 2020.10.28. A koronavírus hatása a nemzetközi és magyar szállítmányozásra (letöltés ideje: 2022.06.20.)

<https://www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/mlszksz-a-jarvany-miatt-trendvaltaskovetkezheth-e-az-arufuvarozasban-3106846> (letöltés ideje:2022.03.07.)

KSH- Szállítási teljesítmények 2020. IV. negyedév (letöltés ideje: 2022.10.25.)

<https://www.timocom.hu/blog/aruszallitas-trendjei-a-covid-19-utan> (letöltés ideje:2022.11.25.)

KSH- Szállítási teljesítmények 2020. IV. negyedév (letöltés ideje: 2022.07.05.)

www.stampede.hu: A közúti áru fuvarozás szabályozás az EU-ban (letöltés ideje: 2022.11.25.)

<https://nit.hu/hirek/palyaorientacios-programmal-nepszerusitenek-a-gepjarmuvezetoi-hivatast> (letöltés ideje:2022.10.15.)

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/128/kozuti-fuvarozas-a-jogszabalyok-harmonizacioja> (letöltés ideje: 2022.11.02.)

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/127/a-kozuti-fuvarozas-nemzetkozi-es-kabotazs> letöltés ideje:2022.04.25.)

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/129/kozutak-kozlekedesi-es-biztonsagi-szabalyok> letöltés ideje: 2022.10.05.)

https://europa.eu/youreurope/citizens/work/work-abroad/rules-working-road-transport/index_hu.htm letöltés ideje: 2022.10.4.)

<https://www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/mlszksz-a-jarvany-miatt-trendvaltas-kovetkezhete-be-az-arufuvarozasban-3106846> letöltés ideje: 2022.04.05.)

<https://www.kozlekedesvilag.hu/hir/kozut/kozutvilag-expo/> (2022.11.05.)

<https://hungarokamion.hu/2022/09/13/forgalomba-alltak-hazank-elso-hibrid-scaniai/> letöltés ideje: 2022.11.06.)

<https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/hu/print.do> letöltés ideje:2022.10.01.)

<https://www.vg.hu/kozelet/2021/07/iden-johet-az-elektronikus-fuvarlevel> (letöltés ideje:2022.10.23.)

<https://bkik.hu/hu/hirek/az-elektronikus-fuvarlevel-bevezeteseert-fogtak-ossze-a-kozuti-fuvarozok-es-szallitmanyozok> (letöltés ideje:2022.10.21.)

<https://logisztika.com/logisztikai-lexikon/logisztia-fogalma-2/> (letöltés ideje: 2022.11.11.)

<https://www.digilogconsulting.com/kfx> (letöltés ideje 2022.11.05)

<https://infoter.hu/uzleti-modellvaltasra-van-szukseg-a-logisztikaban> (letöltés ideje: 2022.02.28.)

<https://www.kozlekedesvilag.hu/cikk/nv/kozuti-fuvarozoi-toplista-2> (letöltés ideje:2022.10.25.)

<https://www.origo.hu/gazdasag/20211105-26-milliard-forint-therfuvarozas-versenykepesseg.html> (letöltés ideje: 2022.06.20.)

<https://www.mkfe.hu/hu/mediamenu/hirek/kulfoldi-hirek/12731-2023-marcius-30-tol-85-euro-a-nemzetkozi-9000-ft-a-belfoldi-napidij-2.html> (letöltés ideje: 2023.04.10.)

8. Táblázatok és ábrák jegyzéke

Táblázatok jegyzéke:

1. táblázat: Szomszédos országaink minimál órabérének változása 2022-2023.	17
2. táblázat: Hazai toplistás fuvarozók általánosított SWOT analízise	38
3. táblázat: Top 20közúti fuvarozó árbevételének alakulása 2020-2021.....	46
4. táblázat: Top 20 közúti fuvarozó adózás előtti eredményének alakulása 2020-2021.	47

Ábrák jegyzéke:

1. ábra: Nemzetközi áruszállítás szállítási módok szerint a szállított áruk tömege alapján ..	9
2. ábra: Bruttó hozzáadott érték nemzetgazdasági ágazatonként	10
3. ábra: Tehergépjárművek technológiai változása	11
4. ábra: Nemzetközi áruszállítás szállítási módok szerinti megoszlása.....	12
5. ábra: Hazánkban és Szlovákiában bonyolított kabotázs fuvarok számának alakulása....	15
6. ábra: Tehergépjármű vezetői minimum órabérek alakulása Európában	16
7. ábra: Járművezetői órabérek alakulása szomszédos országainkban 2022-2023.	17
8. ábra: NIT Hungary Pályaorientációs kamion	25
9. ábra: Gázolaj árak alakulása 2018-2022.....	35
10. ábra: KFX mutató alakulása	36
11. ábra: HUF/EUR árfolyamának alakulása 2021-2022.....	39
12. ábra: A kérdőívre válaszadók fuvareszközeinek száma	40
13. ábra: Veszteséges fuvarfeladatok elvállalási aránya	41
14. ábra: Alkalmazott megszorító intézkedések	42
15. ábra: Versenyképesség javítási lehetőségei a kérdőívre adott válaszok alapján	43
16. ábra: A legmagasabb létszamarányos eredményt elérő toplistás fuvarozók 2020-2021	48
17. ábra: 5 top 20-as listában szereplő fuvarozó ROE mutatójának alakulása 2015-2021.	49
18. ábra: 5 Top 20-as listában szereplő ROS mutatójának alakulása 2015-2021.....	49
19. ábra: 5 top 20-as fuvarozó létszamarányos eredményének alakulása 2015-2021	52

9. Nyilatkozatok

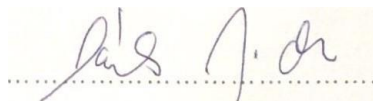
1. melléklet: Hallgatói nyilatkozat

NYILATKOZAT

Alulírott Bánki Tünde, büntetőjogi felelősségem tudatában kijelentem, hogy az általam benyújtott, A hazai fuvarozók versenyképességeinek javítási lehetőségei a COVID után című szakdolgozat (diplomadolgozat) önálló szellemi termékem. Amennyiben mások munkáját felhasználtam, azokra megfelelően hivatkozom, beleértve a nyomtatott és az internetes forrásokat is.

Tudomásul veszem, hogy a szakdolgozat/diplomadolgozat elektronikus példánya a védelem után a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtárába kerül elhelyezésre, ahol a könyvtár olvasói hozzájuthatnak.

Kelt: Gyöngyös, 2023 év május hó 2 nap.

A handwritten signature in blue ink on a yellow rectangular background. The signature is cursive and appears to read 'Bánki Tünde'.

aláírás

2. melléklet: Konzultációs nyilatkozat

KONZULTÁCIÓS NYILATKOZAT

A **Bánki Tünde** (név) (hallgató Neptun azonosítója: **N4210L**) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a diplomadolgozatot¹ áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A diplomadolgozatot a záróvizsgán történő védelemre **javaslom** / nem javaslom².

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen **nem**^{*3}

Kelt: Gyöngyös, 2023 év április hó 30 nap



Belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő aláhúzendó. ³ A megfelelő aláhúzendó.

10. Mellékletek

1. melléklet: Közúti fuvarozás hazai helyzetének alakulása a Pandémia alatt című kérdőív kérdései

- Milyen típusú fuvarfeladatokat végez?
- Európa mely irányába teljesít legtöbbször fuvarfeladatot?
- Mely ország vírusvédelmi intézkedéseit volt a legnehezebb teljesítenie?
- Lát-e különbséget a fuvarfeladatok tekintetében a vírus különböző variánsainak időszakai között?
- Ön szerint a fuvarszerzési lehetőségek milyen irányban változtak meg a COVID 19 hatására?
- Megrendelés állománya hogyan változott az elmúlt időszakban?
- Vevőköre hogyan alakult a vírus hatására?
- Kapacitás kihasználása milyen mértékben változott vállalkozása tekintetében az elmúlt egy évben?
- Változott-e az 1 fuvarkilométerre jutó árbevétele?
- Elvállalt-e olyan fuvarfeladatokat is, melyekről tudta veszteséggel fognak járni?
- Költségei közül mely változása érintette legérzékenyebben vállalkozását a pandémia időszaka alatt?
- Rákényszerült-e megszorító intézkedések megtételére a vírushelyzet miatt?
- Milyen megszorító intézkedésekre kényszerült?
- Az üzemanyagár változást milyen mértékben tudja érvényesíteni a fuvardíjakban?
- Érzékelt-e változást humán erőforrás szerzés tekintetében a vírushelyzet előtti időszakhoz képest?
- Milyen forrásokat, lehetőségeket használ a szakképzett munkaerő megszerzésére?
- Ön szerint milyen irányban fog változni a közúti fuvarozás aránya a jövőben?
- Ön szerint mely környező ország fuvarozói rontják legjobban a hazai fuvarozók versenyképességét? Kérem röviden fejtse ki, hogy miért?
- Mit gondol mely intézkedések tennék versenyképesebbé a hazai fuvarozókat nemzetközi versenytársaikhoz képest?
- Milyen forrásból, felületen szerzi fuvarfeladatait?
- Milyen eszközökkel látja el közúti fuvarfeladatait?
- Járműparkja hány járműből áll?
- Milyen társasági formában végzi tevékenységét?

1. Mennyire elégedett saját vállalkozása 2021-ben elért eredményével?

A K& V eredménye kimagasló volt az előző évekhez képest, ez elégedettségre ad okot. A közúti fuvarozási üzletág mellett fejlődő személyszállítás növekedése is szerepet játszott ebben. A K& V komplex logisztikai szolgáltatást nyújt ennek köszönhetően 2021-ben több multi vállalat csatlakozott a vevői körünkhöz.

2. Ön szerint mi ma a legnagyobb nehézség a fuvarozással foglalkozó hazai vállalkozások számára?

A kiszámíthatatlan gazdasági környezet, ami a külkereskedelemre is hatással van, ez pedig a fuvarozói szakmára. A folyamatosan változó jogszabály környezet, a váratlanul hatályba helyezett intézkedésekre nem lehet időben felkészülni, így csak utólag tudunk a saját közvetlen gazdasági környezetünkben intézkedéseket hozni, pedig igen rugalmasak vagyunk.

3. A megnövekedett költségeit milyen mértékben, és mikor tudja fuvar díjaiban érvényesíteni?

A költségnövekedést csak részben tudtuk a fuvardíjakban érvényesíteni ez főként az autópályadíjak és az üzemanyagárak tekintetében volt sikeres, a bérköltségek emelkedését nehezen fogadták el a partnereink. Pillanatnyilag egyébként javuló tendenciát mutat az emelések érvényesítése, de elvárják a pontos költségkimutatásokat, tehát a megbízó pontosan tudni akarja mi mennyibe kerül és még az eredményt is figyeli.

Jelen helyzetben az üzemanyag klauzuláknak köszönhetően 2-3 hetes késéssel tudjuk érvényesíteni a költségnövekedést.

4. A vírus vagy a háború hatása érinti rosszabbul vállalkozása életét? Kérem, indokolja meg miért?

A Covid is hátrányosan érintette a fuvarozó vállalkozásokat, a mi esetünkben a kellemetlen intézkedésektől eltekintve (ami növelte a költségeket) jelentős teljesítmény csökkenés nem volt, köszönhetően a megbízói körünknek (Pl. SANOFI gyógyszergyár). A Covid egyébként néhány versenytársunknál okozott kellemetlenséget, főleg azoknál, akik csak egy vagy két iparágban tevékenykednek.

Mi mindig törekedtünk arra, hogy több iparágban is teljesítsünk megrendeléseket (elektronika, gyógyszer, autóipar, kereskedelem, gyártás) és egy megbízó 20 %-nál többet az ár bevételünkből ne teljesítsen.

A háború az energiahordozók árának drasztikus változása miatt sokkal inkább érződik negatívan.

5. Mi a véleménye az Uniós szabályozásról (nemzetközi minimálbérek, vezetési és pihenő idők, útdíjak, kabotázs)? Mely pontjai érintik Önt hátrányosan (ha van ilyen)?

Az UNIOS szabályokra felkészültünk, a legnagyobb problémát az országoként különböző minimálbérek követése, annak folyamatos felügyelete jelenti.

A mi vállalkozásunk alapvetően Magyarországról Célországba és onnan vissza végez szolgáltatásokat, a kabotázs forgalom minimális, amely a szabályzásokkal összhangban van.

Az AETR változások egy új munkarend kialakítását eredményezte a gépkocsivezetők körében, amelyet jelenleg is alkalmazunk, természetesen az átszervezések jelentős többletmunkával jártak. Új regisztrációs rendszert üzemeltek be ahová minden országnak be kell regisztrálni a járműveket és gépkocsivezetőket, hogy a helyi hatóság ellenőrzés alkalmával azonosítani tudja azokat. A többi fuvarozót az új kabotázs rendelkezés egyébként hátrányosan érintette mert csökkent ez EU -n belül történő fuvarozási lehetőség.

Az új UNIÓS szabályok egyértelműen versenyhátrányt céloznak elérni a nyugati fuvarozókkal szemben.

6. A fuvarozással foglalkozó vállalkozások számára a hazánkban érvényes szabályrendszerrel (HUGO, EKAER, gépjárműadó, biztosítási díjak, bírságok mértéke, stb.) egyetért-e, illetve mely pontjait okoznak nehézséget, korlátozást az Ön vállalkozásának?

A hazánkban érvényes szabályrendszer nagyon szigorú, a büntetési tételek nagyon magasak. Az érdekképviseltek folyamatosan küzdenek ez ellen, de kevés sikerrel.

Egy gépkocsivezető tévedése, ami lehetséges egy apró figyelmetlenségből is, 400 ezer forint értékű bírságba kerülhet. Egy gyári munkás is téved apróságban a munkájában, de soha nem jár ilyen következményekkel. Ezt mérlegelni kell a munkavállalóknak mielőtt szakmát, állást választanak. Nem egyforma az anyagi felelősség a gépkocsivezető, a gyári munkás és a többi szakma esetében.

A biztosítási díjak nagyon magasak, a biztosítók nem szívesen vállalnak be flottákat, mert nagy a kockázat, egy kamionos balesetnél rendkívül magas károk lehetnek és vannak is

sajnos. Nem versenyeznek értünk a biztosítók, sőt aránytalanul magas a díjuk. Ők azt mondják a nagy kockázat miatt. A biztosítás jelentősen emeli az állandó költségeinket.

Az útdíjak is folyamatosan emelkednek (HUGO) Ausztria után a miénk a legmagasabb.

AZ EKAER a bevezetéskor rendkívül sok adminisztrációs terhet jelentett és nagyon pontos munkát igényelt, mára csak az érzékeny áruknak kell az EKAER rendszerben szerepelniük, de folyamatosan figyelniük kell erre is.

Gépjármű adó szintén magasabb, mint a környező országokban, ez is növeli jelentősen az állandó költséget.

7. Az állami intézkedések, kedvezmények és támogatások (kedvezményes gépjármű finanszírozás, hatósági ellenőrzések stb.) formájával, hasznosságáról, eredményességéről mi a véleménye?

Az állami támogatásoknál a fuvarozók legtöbb esetben ki vannak zárva: járművet vásárolni állami támogatással nem lehet.

Hatósági ellenőrzések az utakon és a telephelyen is rendszeresek, a külföldiek ellenőrzését kellene kiemelten kezelni.

8. Mit gondol a kormány és az érdekképviseltek munkájáról? Segítik abban, hogy felvegye a versenyt uniós versenytársaival szemben? Milyen pozitív és negatív tapasztalatai voltak ezzel kapcsolatban a pandémia kezdete óta?

Az érdekképviseltek munkája (FUVOSZ, NIT, MKFE) sokszor haszontalannak tűnik mivel kevés véleményt és kezdeményezést fogadnak el a minisztériumokban.

9. Milyen lehetőséget lát arra, hogy a hazai fuvarozók versenyhelyzete javuljon a jövőben?

A versenyhelyzet javulásához kell néhány jogszabály módosítás is, de mindenképp a költségtakarékos gazdálkodás, a modern gépjárművek üzemeltetése és a gépkocsivezetők folyamatos képzése fontos.

A szolgáltatási színvonalat emelni kell folyamatosan, rendszereket kiépíteni és a digitalizáció kínálta lehetőségeket kihasználni, E menetlevél, E CMR.

10. Saját vállalkozására tekintettel milyen lehetőségeket lát versenyképességének javítására, eredményesebb működésére?

Nálunk is a rugalmasság növelés és a digitalizációnak kell lennie a célnak és fokozott figyelmes igényel a költségtakarékos gazdálkodás.

3. melléklet: Mélyinterjú a Controll Europe Kft. ügyvezetőjével

1. Mennyire elégedett saját vállalkozása 2021-ben elért eredményével?

2021- egy nehéz évnak indult, az eleje a döcögött a covid hatása miatt, de év végére realizálódott a helyzet. Azt gondolom, hogy a volumen növekedés ennek hatására megoldhatóvá vált. A cégünk tudott nyereséges lenni, körülbelül 10% forgalomemelkedést tapasztaltunk. (ami jónak számít)

2. Ön szerint mi ma a legnagyobb nehézség a fuvarozással foglalkozó hazai vállalkozások számára?

Az 1-es pontra visszacsatolva, a forgalomemelkedés hozott magával nyereségemelkedést is. A fuvarok darabszáma is mutatja, hogy emelkedő tendenciát értünk el a cégünk 2021-ben is.

3. A megnövekedett költségeit milyen mértékben, és mikor tudja fuvar díjaiban érvényesíteni?

A legnagyobb nehézséget a munkaerő piacon érzem. A gépkocsivezető hiány a magas bérezés a piacon lévő fuvarosok darabszáma megnehezíti a vállalkozás előre menetelét. Sajnos ma már a jó gépkocsivezetőkért nagy harcot kell vívni és ez sok energiát elvesz a cég erejéből.

4. A vírus vagy a háború hatása érinti rosszabbul vállalkozása életét? Kérem, indokolja meg miért?

A piacon az árak is elszabadultak, készlethiány is jelentkezett már. Az alkatrész árak az egekben az alkatrész beszerzésének ideje a gyártótól a megrendelőig hosszú hosszú napok.

5. Mi a véleménye az Unió szabályozásáról (nemzetközi minimálbérek, vezetési és pihenő idők, útdíjak, kabotázs)? Mely pontjai érintik Önt hátrányosan (ha van ilyen)?

Az üzemanyagárak emelkedése nagy zűrzavart okoz még nálunk.

6. A fuvarozással foglalkozó vállalkozások számára a hazánkban érvényes szabályrendszerrel (HUGO, EKAER, gépjárműadó, biztosítási díjak, bírságok mértéke, stb.) egyetért-e, illetve mely pontjait okoznak nehézséget, korlátozást az Ön vállalkozásának?

A vírus hatása is érződik ill. a háború hatása is a fuvarozásban. A vírus félelmet megtorpanást okozott kollégáim körében. A láthatatlan ellenség a gépkocsivezetők rémálma lett így sok Olaszországi fuvart mellőznünk kellett e miatt.

7. Az állami intézkedések, kedvezmények és támogatások (kedvezményes gépjármű finanszírozás, hatósági ellenőrzések stb.) formájával, hasznosságáról, eredményességéről mi a véleménye?

A háború inflációt, alkatrészhiányt, üzemanyag emelkedést, üzemanyag hiányt okozott. Ez mind hátráltatta cégünk előre menetelét.

8. Mit gondol a kormány és az érdekképviseltek munkájáról? Segítik abban, hogy felvegye a versenyt uniós versenytársaival szemben? Milyen pozitív és negatív tapasztalatai voltak ezzel kapcsolatban a pandémia kezdete óta?

Az Uniós szabályozások egy része érint csak minket, itt a nemzetközi minimálbérre gondolok. A mi fuvarozó cégünk sem a bővített vezetési időt, sem a bővített pihenő időt sem a kabotázs nem alkalmazza.

9. Milyen lehetőséget lát arra, hogy a hazai fuvarozók versenyhelyzete javuljon a jövőben?

Az autópálya rendszer HUGO megdrágulását érezzük, a bírságok a biztosítások eddig is magas összegben voltak meghatározva. EKAER rendszert nem használjuk, nem efféle áruk szállítására specializálódtunk.

10. Saját vállalkozására tekintettel milyen lehetőségeket lát versenyképességének javítására, eredményesebb működésére?

Az állami kedvezmények mértékét kevésbé érezzük, pár új autó finanszírozásán kívül. Tagja vagyunk a NIT Hungary Kft-nek, ők a mi érdekképviselőtünk. A pandémia idején segítséget kaptunk a külföldön lévő szabályozásokról tilalmakról.

A jövőben úgy gondolom, hogy az országon belüli fuvarosok összefogása lehet a megoldás. Fontos, hogy a Magyarországról induló és érkező fuvarokat magyar fuvaros végezze. A magyar összefogás a kulcs ebben a szektorban. Versenyképes megoldásnak gondolom azt, ami az eddigi erősségünk is volt: a pontosság a megbízhatóság és az egymás között megegyezett reális fuvardíj.

4. melléklet: Tehergépjárművezetői minimálbérek mértéke uniós országokban

Országok	Pénznem	2022. Január		2023. Január		Változás	
		Órabér saját pénznem	Órabér / EUR	Órabér saját pénznem	Órabér / EUR	Változás EUR	Változás %
Ausztria	EUR	10,59 €	10,590 €	11,370 €	11,370 €	0,78 €	7,37%
Belgium	EUR	12,92 €	12,920 €	13,850 €	13,850 €	0,93 €	7,20%
Bulgária	BGN	3,92 BGN	2,004 €	4,72 BGN	2,413 €	0,41 €	20,41%
Csehország	CZK	117,50 CZK	4,715 €	117,50 CZK	4,760 €	0,04 €	0,95%
Dánia	DKK	168,56 DKK	22,666 €	173,64 DKK	23,349 €	0,68 €	3,01%
Észtország	EUR	3,860 €	3,860 €	4,300 €	4,300 €	0,44 €	11,40%
Finnország	EUR	17,140 €	17,140 €	17,17	17,170 €	0,03 €	0,18%
Franciaország	EUR	10,57 €	10,570 €	11,270 €	11,270 €	0,70 €	6,62%
Hollandia	EUR	14,030 €	14,030 €	14,620 €	14,620 €	0,59 €	4,21%
Horvátország	HRK	27,90 HRK	3,710 €	4,17 €	4,167 €	0,46 €	12,31%
Lengyelország	PLN	19,70 PLN	4,286 €	22,80 PLN	4,694 €	0,41 €	9,52%
Lettország	EUR	2,976 €	2,976 €	3,523 €	3,523 €	0,55 €	18,36%
Litvánia	EUR	4,470 €	4,470 €	5,140 €	4,470 €	- €	0,00%
Luxemburg	EUR	16,047 €	16,047 €	16,047 €	16,047 €	- €	0,00%
Magyarország	HUF	1 190 HUF	3,214 €	1 381 HUF	3,273 €	0,06 €	1,82%
Nagy-Britannia	GBP	7,50 GBP	8,936 €	7,50 GBP	8,381 €	- 0,55 €	-6,21%
Németország	EUR	10,450 €	10,450 €	12,00 €	12,000 €	1,55 €	14,83%
Norvégia	NOK	185,50 NOK	18,606 €	196,50 NOK	18,801 €	0,20 €	1,05%
Olaszország	EUR	10,511 €	10,511 €	10,66 €	10,660 €	0,15 €	1,42%
Románia	RON	15,239 RON	3,079 €	18,000 RON	3,638 €	0,56 €	18,15%
Svédország	SEK	158,94 SEK	15,516 €	162,60 SEK	14,839 €	- 0,68 €	-4,36%
Szlovákia	EUR	4,379 €	4,379 €	4,690 €	4,690 €	0,31 €	0,00%
Szlovénia	EUR	6,395 €	6,395 €	7,163 €	7,163 €	0,77 €	12,00%

5. melléklet: Magyar közúti fuvarozói toplista 2020.

Magyar közúti fuvarozói toplista 2020

Helyezés	Cégnev	Az értékesítés nettó árbevétele (HUF)		Az árbevétel változása (HUF)	Adózás előtti eredmény (HUF)		Az eredmény változása
		2020	2019	2020/2019	2020	2019	2020/2019
1.	WABERER'S INTERNATIONAL Nyrt.	207 883 844 460	230 103 400 000	-22 219 555 540	-8 943 859 350	-11 712 637 000	2 768 777 650
2.	GARTNER INTERTRANS HUNGÁRIA Kft.	40 830 828 120	42 761 094 937	-1 930 266 817	1 142 709 120	273 231 509	869 477 611
3.	DUVENBECK Logisztikai Kft.	29 570 152 171	32 021 361 838	-2 451 209 667	1 647 532 638	2 131 803 775	-484 271 137
4.	Horváth Rudolf Intertransport Kft.	15 101 601 438	14 001 712 424	1 099 889 014	1 517 491 954	1 110 504 240	406 987 715
5.	PREVOST-HUNGÁRIA Szállítási Kft.	14 094 845 292	11 528 495 699	2 566 349 593	211 519 808	211 313 997	205 810
6.	RÉVÉSZ TRANS Kft.	13 663 835 000	12 760 079 000	903 756 000	1 565 137 000	1 320 266 000	244 871 000
7.	BHS Trans Kft.	11 165 338 000	8 302 280 000	2 863 058 000	912 147 000	514 776 000	397 371 000
8.	Lagermax Autótranszport Kft.	10 395 963 000	11 149 989 000	-754 026 000	376 226 000	443 319 000	-67 093 000
9.	S.B. Trans & Spedition Kft.	9 526 960 000	6 385 276 000	3 141 684 000	308 411 000	151 841 000	156 570 000
10.	Ekol Logistics Szolgáltató Kft.	9 148 224 000	9 721 525 000	-573 301 000	69 835 000	80 307 000	-10 472 000
11.	Hunland Trans Fuvarozási Kft.	8 764 632 311	8 574 151 915	190 480 396	404 992 700	315 846 236	89 146 464
12.	TRANSINTERTOP Kft.	8 634 904 000	8 571 870 000	63 034 000	976 882 000	330 078 000	646 804 000
13.	SUPERNOVA INTERTRANS Kft.	8 156 632 000	7 664 968 000	491 664 000	-578 772 000	-1 831 725 000	1 252 953 000
14.	K és V Nemzetközi Fuvarozó Kft.	7 975 506 000	6 723 661 000	1 251 845 000	993 081 000	183 617 000	809 464 000
15.	HOP! Hungária Logisztikai Kft.	7 665 081 000	7 181 707 000	483 374 000	348 205 000	35 020 000	313 185 000
16.	QUALITRANS-CARGO Kft.	7 395 149 000	7 138 948 000	256 201 000	913 434 000	203 411 000	710 023 000
17.	MOLTRANS Tankautós Fuvarozó Kft.	6 899 931 000	6 653 993 000	245 938 000	34 784 000	78 929 000	-44 145 000
18.	Genezis Trans Kft.	6 819 721 000	4 926 753 000	1 892 968 000	556 707 000	-73 553 000	630 260 000
19.	KA-PE Transz Kft.	6 350 264 000	6 528 982 000	-178 718 000	381 738 000	569 632 000	-187 894 000
20.	Bogos-Trans Kft.	6 002 380 000	5 081 598 000	920 782 000	190 439 000	76 973 000	113 466 000
21.	TERRAVIA-TRANS Kft.	5 949 472 000	5 335 162 000	614 310 000	379 719 000	25 924 000	353 795 000
22.	LERTON TRANS Kft.	5 656 971 000	5 179 112 000	477 859 000	340 773 000	374 622 000	-33 849 000
23.	FERRO-SPED 2000 Kft.	5 564 707 000	5 475 339 000	89 368 000	359 936 000	328 719 000	31 217 000
24.	CATONE Kft.	5 493 626 000	4 318 305 000	1 175 321 000	297 433 000	257 511 000	39 922 000
25.	INTER-VM TRANS Kft.	5 423 370 000	5 277 659 000	145 711 000	155 983 000	13 510 000	142 473 000
26.	J & S SPEED Fuvarozó Kft.	5 172 234 000	4 439 903 000	732 331 000	633 067 000	204 672 000	428 395 000
27.	Reflex Fuvarozási Kft.	5 021 286 000	4 578 159 000	443 127 000	130 279 000	115 730 000	14 549 000
28.	Alfred Schuon Kft.	4 994 506 619	5 178 320 664	-183 814 045	31 598 350	25 597 452	6 000 898

29.	KARZOL-TRANS Kft.	4 962 336 000	5 080 469 000	-118 133 000	104 365 000	197 624 000	-93 259 000
30.	RICHLIK-TRANS Kft.	4 886 306 000	7 305 689 000	-2 419 383 000	-431 092 000	1 369 005 000	-1 800 097 000
31.	Willi Betz Hungária Kft.	4 822 291 960	4 959 721 676	-137 429 715	7 650 569	87 334 622	-79 684 053
32.	TAKTATRANS Kft.	4 737 591 000	4 099 242 000	638 349 000	561 523 000	301 697 000	259 826 000
33.	Truck Force One Kft.	4 727 271 000	3 974 294 000	752 977 000	19 214 000	78 568 000	-59 354 000
34.	GÁSZLER Kft.	4 716 807 000	4 784 441 000	-67 634 000	417 591 000	421 586 000	-3 995 000
35.	GELBMANN Kft.	4 598 262 000	4 499 598 000	98 664 000	678 043 000	385 051 000	292 992 000
36.	Szemerey-Plus Zrt.	4 538 041 000	2 689 804 000	1 848 237 000	268 207 000	215 247 000	52 960 000
37.	BALTRANS Árufuvarozási Kft.	4 490 340 000	4 591 931 000	-101 591 000	242 034 000	149 059 000	92 975 000
38.	Bábolna Sped Kft.	4 412 284 000	4 407 913 000	4 371 000	630 610 000	318 682 000	311 928 000
39.	Derby Trans Kft.	4 373 929 850	3 857 531 667	516 398 183	138 388 651	153 007 955	-14 619 304
40.	Dominó Trans Kft.	4 360 436 000	4 928 811 000	-568 375 000	392 872 000	274 669 000	118 203 000
41.	ALBA FIX Fuvarozó Kft.	4 165 770 000	4 006 784 000	158 986 000	166 027 000	18 259 000	147 768 000
42.	WEST-BRIDGE Kft.	4 095 373 000	4 212 473 000	-117 100 000	415 990 000	144 380 000	271 610 000
43.	Kanizsa Sprint Kft.	4 060 930 000	4 037 497 000	23 433 000	206 919 000	186 392 000	20 527 000
44.	BOTLIK-TRANS Kft.	4 000 197 000	4 625 891 000	-625 694 000	781 323 000	757 979 000	23 344 000
45.	BÁCSKA-LOGISTIK Kft.	3 951 378 000	3 423 588 000	527 790 000	389 620 000	321 768 000	67 852 000
46.	J.S. Logistics Kft.	3 942 432 728	4 455 431 113	-512 998 385	317 768 986	234 405 777	83 363 209
47.	ERRA TRANSZ Kft.	3 877 064 000	4 258 520 000	-381 456 000	690 146 000	577 667 000	112 479 000
48.	G.E.B.E. Kft.	3 871 144 000	3 291 735 000	579 409 000	310 599 000	339 033 000	-28 434 000
49.	T+U TRANSZ Kft.	3 851 160 000	2 060 748 000	1 790 412 000	34 398 000	24 248 000	10 150 000
50.	LIMELOG Kft.	3 688 004 000	4 748 521 000	-1 060 517 000	243 884 000	710 509 000	-466 625 000
51.	KLACSKA Ásványolajtermék Szállítási Kft.	3 686 282 000	3 903 006 000	-216 724 000	134 039 000	127 843 000	6 196 000
52.	V-TRANS HUNGARY Kft.	3 669 405 000	2 102 049 000	1 567 356 000	106 496 000	42 868 000	63 628 000
53.	Petrányi József Fuvarozó Kft.	3 632 379 000	3 552 631 000	79 748 000	399 911 000	391 756 000	8 155 000
54.	Varga Zsolt Kft.	3 486 357 000	3 529 546 000	-43 189 000	17 233 000	7 364 000	9 869 000
55.	Tim Van Vlaanderen Transport Kft.	3 470 821 695	3 837 655 185	-366 833 490	103 370 128	-182 784 502	286 154 630
56.	Ewals Cargo Care Kft.	3 387 671 000	3 665 610 000	-277 939 000	11 260 000	-23 165 000	34 425 000
57.	OBERON TRANS Kft.	3 355 384 000	3 177 537 000	177 847 000	81 633 000	135 801 000	-54 168 000
58.	Révész Eurosiló Kft.	3 301 572 000	3 437 777 000	-136 205 000	121 702 000	21 449 000	100 253 000
59.	REINING TRANSPORT Kft.	3 289 526 000	3 928 854 000	-639 328 000	88 071 000	20 464 000	67 607 000
60.	LIEGL TRANSPORT Kft.	3 261 345 000	3 346 183 000	-84 838 000	604 704 000	431 128 000	173 576 000
61.	HAPP Kft.	3 180 598 000	2 939 865 000	240 733 000	239 052 000	74 783 000	164 269 000

62.	Haemmerling Group Logistic Kft.	3 114 691 422	3 173 007 555	-58 316 133	51 449 007	23 434 860	28 014 148
63.	Nijhof-Wassink Kft.	3 088 297 000	2 296 109 000	792 188 000	135 163 000	-48 047 000	183 210 000
64.	Rudi Transport Kft.	3 072 857 000	2 789 441 000	283 416 000	104 065 000	99 526 000	4 539 000
65.	PERSPED Kft.	2 923 875 000	2 984 521 000	-60 646 000	23 557 000	204 622 000	-181 065 000
66.	GENERAL FRIGOLOG Kft.	2 892 479 000	2 756 424 000	136 055 000	95 423 000	-79 998 000	175 421 000
67.	TRANSOLUT Kft.	2 874 751 000	2 918 846 000	-44 095 000	369 488 000	355 841 000	13 647 000
68.	TECHNO-DRUCK Kft.	2 857 449 000	2 711 057 000	146 392 000	153 375 000	52 708 000	100 667 000
69.	STRABAG Logisztika Kft.	2 842 954 000	2 493 887 000	349 067 000	200 253 000	120 061 000	80 192 000
70.	Bau-Trans Kft.	2 805 057 000	3 272 488 000	-467 431 000	72 441 000	2 374 000	70 067 000
71.	RONIX-TRANS Kft.	2 791 172 000	2 612 639 000	178 533 000	176 716 000	16 197 000	160 519 000
72.	ROLLING CARS '95 Kft.	2 677 141 000	2 393 763 000	283 378 000	149 232 000	-104 195 000	253 427 000
73.	TRANSTANK Kft.	2 676 762 000	2 880 627 000	-203 865 000	-99 859 000	-136 429 000	36 570 000
74.	UD PRAKTIKA Nonprofit Kft.	2 637 226 000	1 012 370 000	1 624 856 000	288 877 000	37 354 000	251 523 000
75.	NÉMOTRANS Kft.	2 628 800 000	2 493 692 000	135 108 000	123 895 000	144 908 000	-21 013 000
76.	T.O.M. Trans Duna Kft.	2 605 410 000	3 201 784 000	-596 374 000	21 590 000	49 897 000	-28 307 000
77.	TARCSAI-TRANSPORT Kft.	2 595 564 000	2 330 388 000	265 176 000	347 938 000	70 527 000	277 411 000
78.	SIÓ-TRANS Kft.	2 572 378 000	2 657 789 000	-85 411 000	231 628 000	267 714 000	-36 086 000
79.	KÁRAI TRANS Kft.	2 557 959 000	2 705 027 000	-147 068 000	261 798 000	197 347 000	64 451 000
80.	HUBIK TRANS SPED Kft.	2 556 442 000	2 580 685 000	-24 243 000	318 379 000	219 431 000	98 948 000
81.	BAR-NUL Kft.	2 538 675 000	2 480 119 000	58 556 000	108 515 000	96 790 000	11 725 000
82.	Fazekas Intertrans és Spedition Kft.	2 503 259 000	2 838 405 000	-335 146 000	88 906 000	23 882 000	65 024 000
83.	KLIPPEL Kft.	2 494 292 000	2 265 569 000	228 723 000	151 024 000	207 474 000	-56 450 000
84.	KÁPÉ CARGO Kft.	2 492 616 000	609 254 000	1 883 362 000	53 554 000	-20 451 000	74 005 000
85.	VERSTEIJNEN LOGISTICS Kft.	2 482 689 000	2 287 630 000	195 059 000	246 849 000	126 342 000	120 507 000
86.	TT SPED Kft.	2 477 225 000	2 190 678 000	286 547 000	127 417 000	78 918 000	48 499 000
87.	FER Trans'96 Kft.	2 457 125 000	2 539 836 000	-82 711 000	307 736 000	245 941 000	61 795 000
88.	TRANS-SPED CONTAINER LOGISTIC Kft.	2 452 880 000	2 317 325 000	135 555 000	264 882 000	55 171 000	209 711 000
89.	V-SPED Kft.	2 433 711 000	2 937 873 000	-504 162 000	36 375 000	-13 802 000	50 177 000
90.	Dancsi & Társa Kft.	2 423 009 000	1 587 195 000	835 814 000	56 086 000	203 646 000	-147 560 000
91.	Koppány 2007 Kft.	2 402 190 254	2 408 168 736	-5 978 482	3 651 300	991 560	2 659 740
92.	ACTIVE-LOG Kft.	2 388 857 000	2 436 217 000	-47 360 000	10 699 000	-88 839 000	99 538 000
93.	SZATMÁRI TRANSPORT Kft.	2 371 857 000	2 696 055 000	-324 198 000	179 469 000	211 371 000	-31 902 000
94.	DÖME TRANS Kft.	2 364 551 000	2 640 006 000	-275 455 000	9 994 000	52 995 000	-43 001 000

95.	BETA-TRANS PLUSZ Kft.	2 327 928 000	2 584 460 000	-256 532 000	231 107 000	80 280 000	150 827 000
96.	EUROLUX-TRANS Kft.	2 272 538 434	2 490 776 261	-218 237 827	-45 104 874	5 487 954	-50 592 828
97.	GENERÁL-INSPED Kft.	2 241 882 000	2 157 421 000	84 461 000	89 202 000	70 459 000	18 743 000
98.	JERICH Trans Kft.	2 215 701 934	2 312 155 980	-96 454 047	-3 687 448	20 668 738	-24 356 186
99.	F TRANS Kft.	2 207 453 000	1 896 194 000	311 259 000	141 250 000	112 682 000	28 568 000
100.	KOZÁK-TRANS Kft.	2 193 638 000	2 003 398 000	190 240 000	47 361 000	24 764 000	22 597 000
101.	Bandur és Fia Kft.	2 193 621 000	2 626 631 000	-433 010 000	102 896 000	-8 417 000	111 313 000
102.	Inter Turbo Közúti Teherfuvarozó Kft.	2 175 543 000	2 077 073 000	98 470 000	46 572 000	48 466 000	-1 894 000
103.	Bergwerff Transport Kft.	2 153 460 049	2 163 834 138	-10 374 089	62 505 874	22 682 596	39 823 278
104.	TIME-SPEED Árufuvarozó Bt.	2 142 725 000	2 157 843 000	-15 118 000	57 330 000	54 444 000	2 886 000
105.	ROLLSPED Kft.	2 137 784 000	2 088 887 000	48 897 000	90 267 000	44 672 000	45 595 000
106.	Tatárka Közúti Teherszállító Kft.	2 136 106 000	1 384 578 000	751 528 000	255 878 000	99 948 000	155 930 000
107.	PETRA TRANS Kft.	2 134 693 000	3 112 802 000	-978 109 000	52 695 000	77 179 000	-24 484 000
108.	FILINGER-EUOTRANS Kft.	2 134 569 000	3 223 132 000	-1 088 563 000	332 322 000	541 513 000	-209 191 000
109.	Boro-Trans Kft.	2 129 411 000	1 781 199 000	348 212 000	353 495 000	135 883 000	217 612 000
110.	NYÍRSÉG TRANS Kft.	2 101 301 000	1 973 455 000	127 846 000	370 270 000	167 160 000	203 110 000

6. melléklet: Magyar közúti fuvarozói toplista 2021.

Magyar közúti fuvarozói toplista 2021

Helyezés	Cégnév	Az értékesítés nettó árbevétele [HUF]		Az árbevétel változása [HUF]	Adózás előtti eredmény [HUF]		Az eredmény változása [HUF]
		2021	2020		2021	2020	
1.	WABERER'S INTERNATIONAL Nyrt.	211 820 786 000	199 935 830 000	11 884 956 000	8 273 925 000	-13 119 009 000	21 392 934 000
2.	GARTNER INTERTRANS HUNGÁRIA	46 219 967 000	40 784 325 832	5 435 641 168	-746 375 000	1 141 407 687	-1 887 782 687
3.	DUVENBECK Logisztikai Kft.	37 435 741 879	29 570 152 171	7 865 589 708	1 467 822 222	1 647 532 638	-179 710 416
4.	Horváth Rudolf Intertransport Kft.	17 865 834 257	15 101 601 438	2 764 232 819	989 663 166	1 517 491 954	-527 828 788
5.	PREVOST-HUNGÁRIA Szállítási Kft.	16 263 949 169	14 094 845 292	2 169 103 877	412 920 963	211 519 808	201 401 155
6.	RÉVÉSZ TRANS Kft.	15 622 305 000	13 663 835 000	1 958 470 000	2 127 157 000	1 565 137 000	562 020 000
7.	S.B. Trans & Spedition Kft.	14 701 236 000	9 526 960 000	5 174 276 000	340 217 000	308 411 000	31 806 000
8.	BHS Trans Kft.	14 452 030 000	11 165 338 000	3 286 692 000	649 703 000	912 147 000	-262 444 000
9.	Hunland Trans Fuvarozási Kft.	10 920 006 297	8 764 632 311	2 155 373 986	237 290 616	404 992 700	-167 702 084
10.	Lagermax Autótranszport Kft.	10 787 779 000	10 395 963 000	391 816 000	315 982 000	376 226 000	-60 244 000
11.	SUPERNOVA INTERTRANS Kft.	9 716 612 000	8 156 632 000	1 559 980 000	70 035 000	-578 772 000	648 807 000
12.	Ekol Logistics Szolgáltató Kft.	9 572 689 000	9 148 224 000	424 465 000	170 244 000	69 835 000	100 409 000
13.	K és V Nemzetközi Fuvarozó Kft.	9 041 762 000	7 975 506 000	1 066 256 000	1 250 220 000	993 081 000	257 139 000
14.	HOPI Hungária Logisztikai Kft.	8 343 939 000	7 665 081 000	678 858 000	651 095 000	348 205 000	302 890 000
15.	TRANSINTERTOP Kft.	8 327 211 000	8 634 904 000	-307 693 000	413 445 000	976 882 000	-563 437 000
16.	QUALITRANS-CARGO Kft.	8 259 238 000	7 395 149 000	864 089 000	681 624 000	913 434 000	-231 810 000
17.	TAKTATRANS Kft.	7 930 161 000	4 737 591 000	3 192 570 000	1 091 539 000	561 523 000	530 016 000
18.	MOLTRANS Tankautós Fuvarozó Kft.	7 296 995 000	6 899 931 000	397 064 000	212 046 000	34 784 000	177 262 000
19.	Genezis Trans Kft.	6 799 455 000	6 819 721 000	-20 266 000	387 605 000	556 707 000	-169 102 000
20.	KA-PE Transz Kft.	6 708 523 000	6 350 264 000	358 259 000	258 848 000	381 738 000	-122 890 000
21.	FERRO-SPED 2000 Kft.	6 585 291 000	5 564 707 000	1 020 584 000	391 697 000	359 936 000	31 761 000
22.	Ewals Cargo Care Kft.	6 547 080 000	3 387 671 000	3 159 409 000	69 950 000	11 260 000	58 690 000
23.	Bogos-Trans Kft.	6 355 029 000	6 002 380 000	352 649 000	215 703 000	190 439 000	25 264 000
24.	TERRAVIA-TRANS Kft.	6 333 817 000	5 949 472 000	384 345 000	70 642 000	379 719 000	-309 077 000
25.	LERTON TRANS Kft.	6 312 614 000	5 656 971 000	655 643 000	613 322 000	340 773 000	272 549 000
26.	T+U TRANSZ Kft.	6 256 507 000	3 851 160 000	2 405 347 000	105 340 000	34 398 000	70 942 000
27.	J & S SPEED Fuvarozó Kft.	5 989 213 000	5 172 234 000	816 979 000	591 331 000	633 067 000	-41 736 000
28.	LIMELOG Kft.	5 976 275 000	3 688 004 000	2 288 271 000	846 307 000	243 884 000	602 423 000
29.	CATONE Kft.	5 761 316 000	5 493 626 000	267 690 000	352 214 000	297 433 000	54 781 000
30.	KARZOL-TRANS Kft.	5 515 140 000	4 962 336 000	552 804 000	190 208 000	104 365 000	85 843 000
31.	INTER-VM TRANS Kft.	5 401 126 000	5 423 370 000	-22 244 000	42 723 000	155 983 000	-113 260 000
32.	Dominó Trans Kft.	5 389 851 000	4 360 436 000	1 029 415 000	329 413 000	392 872 000	-63 459 000
33.	GÁSZLER Kft.	5 313 622 000	4 716 807 000	596 815 000	324 517 000	417 591 000	-93 074 000
34.	Willi Betz Hungária Kft.	5 236 651 324	4 822 291 960	414 359 363	52 650 396	7 650 569	44 999 827
35.	Derby Trans Kft.	5 219 033 788	4 373 929 850	845 103 938	162 676 971	138 388 651	24 288 320
36.	Reflex Kft.	5 151 927 000	5 021 286 000	130 641 000	186 237 000	130 279 000	55 958 000
37.	ALBA FIX Fuvarozó Kft.	4 999 878 000	4 165 770 000	834 108 000	285 634 000	166 027 000	119 607 000
38.	BOTLIK-TRANS Kft.	4 969 505 000	4 000 197 000	969 308 000	471 983 000	781 323 000	-309 340 000
39.	Bábolna Sped Kft.	4 922 212 000	4 412 284 000	509 928 000	511 105 000	630 610 000	-119 505 000
40.	J.S. Logistics Kft.	4 921 493 958	3 942 432 728	979 061 230	309 411 297	317 768 986	-8 357 689
41.	Alfred Schuon Kft.	4 867 635 825	4 994 506 619	-126 870 794	45 572 976	31 598 350	13 974 626
42.	WEST-BRIDGE Kft.	4 817 341 000	4 095 373 000	721 968 000	442 545 000	415 990 000	26 555 000
43.	HAPP Fuvarozó Kft.	4 783 917 000	3 180 598 000	1 603 319 000	140 222 000	239 052 000	-98 830 000

44..	BALTRANS Árufuvarozási Kft	4 748 424 000	4 490 340 000	258 084 000	11 888 000	242 034 000	-230 146 000
45.	BÁCSKA-LOGISTIK Kft.	4 747 352 000	3 951 378 000	795 974 000	313 394 000	389 620 000	-76 226 000
46.	G.E.B.E. Kft.	4 723 861 000	3 871 144 000	852 717 000	375 198 000	310 599 000	64 599 000
47.	Petrányi József Fuvarozó Kft.	4 718 654 000	3 632 379 000	1 086 275 000	433 158 000	399 911 000	33 247 000
48.	RICHLIK-TRANS Kft.	4 678 240 000	4 886 306 000	-208 066 000	41 264 000	-431 092 000	472 356 000
49.	GELBMANN Kft.	4 634 127 000	4 598 262 000	35 865 000	1 941 483 000	678 043 000	1 263 440 000
50.	Szemerey-Plus Zrt.	4 581 907 000	4 538 041 000	43 866 000	228 857 000	268 207 000	-39 350 000
51.	Kanizsa Sprint Kft.	4 537 420 000	4 060 930 000	476 490 000	288 047 000	206 919 000	81 128 000
52.	Truck Force One Szállítványozó Kft.	4 244 205 000	4 727 271 000	-483 066 000	172 659 000	19 214 000	153 445 000
53.	Rudi Transport Kft.	4 137 622 000	3 072 857 000	1 064 765 000	91 823 000	104 065 000	-12 242 000
54.	Rohlig Suus Logistics Hungary Kft.	3 912 872 000	1 590 618 000	2 322 254 000	63 920 000	14 528 000	49 392 000
55.	KLACSKA Ásványolajtermék Kft.	3 800 276 000	3 686 282 000	113 994 000	113 192 000	134 039 000	-20 847 000
56.	PERSPED Kft.	3 747 989 000	2 923 875 000	824 114 000	43 058 000	23 557 000	19 501 000
57.	LIEGL TRANSPORT Kft.	3 658 976 000	3 261 345 000	397 631 000	421 923 000	604 704 000	-182 781 000
58.	Trans Hungária Kft.	3 619 629 000	3 222 657 000	396 972 000	508 066 000	299 283 000	208 783 000
59.	KÁRAI TRANS Kft.	3 537 614 000	2 557 959 000	979 655 000	556 242 000	261 798 000	294 444 000
60.	Varga Zsolt Kft.	3 520 533 000	3 486 357 000	34 176 000	8 529 000	17 233 000	-8 704 000
61.	Nijhof-Wassink Kft.	3 438 730 000	3 088 297 000	350 433 000	206 623 000	135 163 000	71 460 000
62.	DE-TRANS 2006 Kft.	3 367 216 000	1 453 237 000	1 913 979 000	463 180 000	67 120 000	396 060 000
63.	PACKETA HUNGARY Kft.	3 342 554 000	1 644 050 000	1 698 504 000	-169 130 000	-105 886 000	-63 244 000
64.	STRABAG Logisztika Kft.	3 291 011 000	2 842 954 000	448 057 000	37 152 000	200 253 000	-163 101 000
65.	UNITRANSCOOP LOGISTIC Kft.	3 282 342 000	3 289 644 000	-7 302 000	104 488 000	338 898 000	-234 410 000
66.	Haemmerling Group Logistic Kft.	3 241 823 301	3 114 691 422	127 131 880	16 762 932	51 449 007	-34 686 075
67.	TT SPED Kft.	3 196 447 000	2 477 225 000	719 222 000	256 596 000	127 417 000	129 179 000
68.	RONIX-TRANS Kft.	3 176 622 000	2 791 172 000	385 450 000	200 530 000	176 716 000	23 814 000
69.	Tatárka Közúti Teherszállító Kft.	3 164 829 000	2 136 106 000	1 028 723 000	281 176 000	255 878 000	25 298 000
70.	TECHNO-DRUCK Kft.	3 150 764 000	2 857 449 000	293 315 000	157 677 000	153 375 000	4 302 000
71.	NÉMOTRANS Kft.	3 094 731 000	2 628 800 000	465 931 000	96 151 000	123 895 000	-27 744 000
72.	VERSTELJENEN LOGISTICS Kft.	3 086 932 000	2 482 689 000	604 243 000	362 867 000	246 849 000	116 018 000
73.	KLIPPEL Ipari, Szolgáltató Kft.	3 017 813 000	2 494 292 000	523 521 000	141 034 000	151 024 000	-9 990 000
74.	TRANSOLUT Kft.	2 958 291 000	2 874 751 000	83 540 000	250 649 000	369 488 000	-118 839 000
75.	Horváth Fuvarozás Beled Kft.	2 937 389 000	1 646 642 000	1 290 747 000	412 613 000	279 999 000	132 614 000
76.	HUBIK TRANS SPED Kft.	2 936 678 000	2 556 442 000	380 236 000	373 900 000	318 379 000	55 521 000
77.	FER Trans"96 Kft.	2 904 224 000	2 457 125 000	447 099 000	321 873 000	307 736 000	14 137 000
78.	ERRA TRANSZ Kft.	2 878 606 000	3 877 064 000	-998 458 000	386 855 000	690 146 000	-303 291 000
79.	Happy Cargo Kft.	2 811 255 000	1 275 938 000	1 535 317 000	146 117 000	130 134 000	15 983 000
80.	F TRANS Kft.	2 806 716 000	2 207 453 000	599 263 000	301 245 000	141 250 000	159 995 000
81.	SIÓ-TRANS Kft.	2 804 397 000	2 572 378 000	232 019 000	216 614 000	231 628 000	-15 014 000
82.	GENERAL FRIGOLOG Kft.	2 803 876 000	2 892 479 000	-88 603 000	-38 095 000	95 423 000	-133 518 000
83.	Bau-Trans Kft.	2 799 403 000	2 805 057 000	-5 654 000	94 148 000	72 441 000	21 707 000
84.	BETA-TRANS PLUSZ Kft.	2 797 057 000	2 327 928 000	469 129 000	252 298 000	231 107 000	21 191 000
85.	TARCSAI-TRANSPORT Kft.	2 790 030 000	2 595 564 000	194 466 000	227 732 000	347 938 000	-120 206 000
86.	Koppány 2007 Kft.	2 768 976 000	2 402 190 254	366 785 746	738 000	3 651 300	-2 913 300
87.	EUROLUX-TRANS Kft.	2 766 207 024	2 272 538 434	493 668 590	19 247 778	-45 104 874	64 352 652
88.	TRANSTANK Kft.	2 746 727 000	2 676 762 000	69 965 000	-81 537 000	-99 859 000	18 322 000
89.	ACE LOGISTICS Kft.	2 714 386 878	2 062 538 000	651 848 878	6 489 234	14 239 000	-7 749 766
90.	Fazekas Intertrans és Spedition Kft.	2 684 664 000	2 503 259 000	181 405 000	233 497 000	88 906 000	144 591 000
91.	B.M.TRANS Kft.	2 649 570 000	1 995 743 000	653 827 000	3 967 000	-11 081 000	15 048 000

92.	CMB Cargo Árufuvarozó Bt.	2 613 256 000	1 926 157 000	687 099 000	283 388 000	202 864 000	80 524 000
93.	KOZÁK-TRANS Fuvarozó Kft.	2 599 882 000	2 193 638 000	406 244 000	49 644 000	47 361 000	2 283 000
94.	GENERÁL-INSPEK Kft.	2 590 944 000	2 241 882 000	349 062 000	96 643 000	89 202 000	7 441 000
95.	ACTIVE-LOG Kft.	2 587 653 000	2 388 857 000	198 796 000	4 577 000	10 699 000	-6 122 000
96.	OPTIMUS 92 Kft.	2 585 486 000	2 087 971 000	497 515 000	215 226 000	96 453 000	118 773 000
97.	ROLLING CARS '95 Kft.	2 580 361 000	2 677 141 000	-96 780 000	73 823 000	149 232 000	-75 409 000
98.	ROLLSPED Kft.	2 569 631 000	2 137 784 000	431 847 000	78 407 000	90 267 000	-11 860 000
99.	OBERON TRANS Kft.	2 548 379 000	3 355 384 000	-807 005 000	66 866 000	81 633 000	-14 767 000
100.	BIL-TRANS Kft.	2 525 589 000	2 041 650 000	483 939 000	73 346 000	82 068 000	-8 722 000
101.	FILINGER-EUROTRANS Kft.	2 509 681 000	2 134 569 000	375 112 000	340 260 000	332 322 000	7 938 000
102.	Révész Eurosilo Kft.	2 502 571 000	3 301 572 000	-799 001 000	13 478 000	121 702 000	-108 224 000
103.	Boro-Trans Kft.	2 476 148 000	2 129 411 000	346 737 000	497 720 000	353 495 000	144 225 000
104.	Káta-Mill Plusz Kft.	2 470 782 000	2 002 323 000	468 459 000	229 860 000	141 535 000	88 325 000
105.	DÓM TEFU Kft.	2 461 576 000	1 478 035 000	983 541 000	31 897 000	-36 107 000	68 004 000
106.	TISZA ÉPFU Fuvarozó Kft.	2 422 770 000	1 404 250 000	1 018 520 000	287 257 000	157 974 000	129 283 000