

DIPLOMADOLGOZAT

Danis Anna
Ellátásilánc-menedzsment

Budapest
2022



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Budai Campus
Ellátásilánc-menedzsment Szak

A Coral Truck Kft. logisztikai folyamatainak elemzése

(Fókuszban a fuvarozás és a szállítmányozás)

Belső konzulens:	Dr. Szabó Lajos, egyetemi tanár
Külső konzulens:	Siroki Gábor, cégvezető
Készítette:	Danis Anna I669SA Levelező tagozat
Intézet/Tanszék:	Agrár- és Élelmiszergazdasági Intézet Agrárlogisztika, Kereskedelem és Marketing Tanszék

Budapest
2022

Tartalomjegyzék

Bevezetés	3
1. Szakirodalmi áttekintés	5
1.1. A logisztika fogalma, jellemzői és jelentősége	5
1.2. Az ellátási lánc és ellátásilánc-menedzsment	11
1.3. A szállítmányozás	14
1.4. Fuvarozás	17
2. Saját kutatás.....	19
2.1 Felhasznált adatok, alkalmazott módszerek.....	19
2.2 A Coral Truck Kft. bemutatása	20
2.3 Fuvarozási célszágok.....	22
2.4 Fuvarszervezők	23
2.5 Szállított áruk	25
2.6 Járatoptimalizálás.....	25
2.7 Gépkocsivezetőkre vonatkozó szabályok	27
2.8 Célok	27
2.9 Pályázatok.....	27
2.10 Fuvarszervezői feladatok	28
2.11 A fuvarszervezéshez használt programok.....	28
2.12 Egy fuvar folyamata.....	29
2.13 A koronavírus hatása	32
2.14 Fuvarok számának alakulása	33
2.15 PESTEL analízis	37
2.16 SWOT analízis	41
2.17 Magyarországi logisztikai szolgáltatók területi eloszlása.....	46
3. Következtetések	48
4. Javaslatok	50
Összefoglalás	51
Irodalomjegyzék	53
Ábrajegyzék.....	56
Mellékletek	58

Bevezetés

Diplomadolgozatomban egy belföldi és nemzetközi közúti szállítmányozással és fuvarozással foglalkozó vállalat, a Coral Truck Kft. logisztikai folyamatait mutatom be és elemzem. Kutatásomat 2021 tavaszától végeztem 2022 őszéig bezárólag. Nem dolgozom a cégnél, de az ott eltöltött idő során megfigyelhettem, hogy hogyan zajlik a gyakorlatban a közúti fuvarozás és szállítmányozás, a mélyinterjúk során pedig választ kaptam minden felmerülő kérdésemre a témámmal kapcsolatban.

Azért esett erre a témára a választásom, mert jelenleg is egy logisztikai szolgáltató vállalatnál dolgozom, ahol tengeri és vasúti szállítmányozással foglalkozom, így napi szinten a gyakorlatban csak érintőlegesen találkozom közúti fuvarozással és szállítmányozással és szerettem volna mélyrehatóbban megismerni ezt a területet is.

A választott témám aktualitását az adja, hogy a logisztikai iparág az utóbbi időben nagy fejlődésen ment keresztül és tapasztalatom szerint kiemelt fontossággal bír, mivel az összes többi iparág nagyban támaszkodik a logisztika gördülékeny és megfelelő működésére.

Diplomadolgozatomat a szakirodalmi áttekintéssel kezdtem, amiben először kifejtettem a logisztika fogalmát, jellemzőit és jelentőségét, jellemeztem az ellátási láncokat és az ellátásilánc-menedzsmentet, majd kifejtettem a szállítmányozás és a fuvarozás célját, folyamatát, a szállítványozók és fuvarozók feladatait és a téma egyéb fontosabb ismérveit. Ezt követően a 2. fejezetben felvázoltam a saját kutatásomat, amit a Coral Truck Kft. bemutatásával kezdtem, ezután térképeken ábrázoltam a fuvarozási célországokat, bemutattam, hogy milyen járművekkel dolgozik a cég, hogy végzik a járatoptimalizálást, milyen szabályok vonatkoznak jelenleg a gépkocsivezetőkre. Megfogalmaztam, hogy mik a vállalat stratégiai céljai, leírtam, hogy milyen pályázatot nyertek el, milyen feladatokat és milyen informatikai programok segítségével látnak el a fuvarszervező kollégák.

Bemutattam egy teljes fuvar folyamatát az árajánlatkéréstől egészen a fuvarfeladat teljesítéséig, amit egy modellen is ábrázoltam, ezután pedig összeszedtem a koronavírus vállalati működésre való hatásait.

Az ezt követő fejezetben táblázatosan, oszlop- és kördiagramokon keresztül bemutattam, hogyan alakultak az elmúlt évek fuvarszámai. A PESTEL analízis segítségével a vállalat külső környezetét, vagyis az aktuális politikai, gazdasági, társadalmi, technológiai, környezeti és jogi tényezőket vázoltam fel. A SWOT elemzés során meghatároztam a

vállalati fontosabb belső tényezőit, vagyis annak erősségeit és gyengeségeit, külső tényezőkként pedig a lehetségesen fennálló veszélyeket és a kihasználható lehetőségeket. Ezután a Hoover-index segítségével kiszámítottam, Magyarország régióiban milyen arányban helyezkednek el logisztikai szolgáltatási tevékenységű vállalatok.

Zárásként pedig a megfigyeléseim és kutatásom alapján megfogalmaztam a következtetéseimet és a cég számára tett javaslataimat a fuvarozói és szállítmányozói szolgáltatások színvonalának emelése érdekében, és hogy az eddigiekhez hasonlóan a jövőben is kellő mértékben fejlődni tudjon a vállalat.

1. Szakirodalmi áttekintés

1.1. A logisztika fogalma, jellemzői és jelentősége

A logisztika szó görög eredetű, azt jelenti, jól számoló, logikusan gondolkodó. A mai vállalati és társadalmi életben az anyagmozgatás és készletezés optimális megtervezését jelenti. A logisztika jelen van a termelésben, az információk, a termékek, az okmányok és személyek rendszerszerű áramoltatásában, fontos szerepe van a rakodási, a szállítási és a tárolási műveletek lebonyolításában.

A logisztika a történelem során mindig befolyással volt más gazdasági-társadalmi szegmensek fejlődésére, például az oktatásra, a tudományra, a közlekedési hálózatok fejlesztésére, a műszaki fejlesztésekre, a hírközlésre és a környezetvédelemre is. A logisztika több nagy szakterületre, tudományágra is kiterjed, amelyeket összehangolva növeli azok hatékonyságát, ezek a főbb területek az 1. ábrán láthatóak.



1. ábra: A logisztikával kapcsolatban lévő főbb szakterületek
(Lakatos, 2018)

Nem található a szakirodalomban univerzális definíció a logisztika meghatározására, mivel a logisztika tudománya és gyakorlata folyton bővül. Különböző szerzők a logisztika más-más jellemzőit emelik ki, ezek alapján beszélhetünk ellátási láncról (supply chain), értéklánchról (value chain) vagy igényláncról (demand chain).

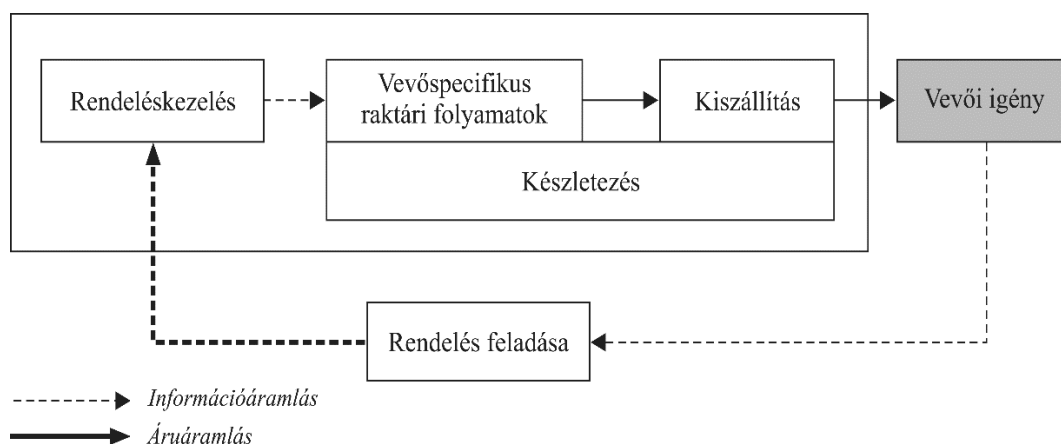
A logisztika integráló szereppel bír, fontos sok tevékenység megfelelő működéséhez, így az ellátási, beszerzési folyamatokhoz, az elosztási, értékesítési folyamatokhoz, a termék-előállításához, szolgáltatások végzéséhez, az üzemeltetéshez, ezen kívül pedig klasszikus elemének tekinthető az informatika is. (Lakatos, 2018)

A logisztika feladata a rendszereken belüli és kívüli anyag- és információáramlás tervezése, szervezése, irányítása és ellenőrzése, ezeken felül pedig a tárgyi feltételek megteremtése ahhoz, hogy a rendszerben minden feladat végrehajtható legyen.

Anyagok alatt érthetünk alapanyagokat, nyersanyagokat, alkatrészeket, félkész- és késztermékeket, fogyasztási cikkeket. Az információk áramlása az anyagáramlás irányításához elengedhetetlen, ezek informatikai rendszerekbe integrálódnak. (Prezenszki, 1999)

A logisztikát a folyamatszemplében lehet értelmezni, vagyis az adott vállalatot egymással kapcsolatban álló folyamatok összességéként kezeljük.

Az anyagok, félkésztermékek és késztermékek alapján egy vállalat logisztikai folyamatait három részre lehet tagolni: értékesítési (vagy disztribúciós) logisztika, termelési logisztika és beszerzési logisztika. A késztermékeket a vevői igényeknek megfelelően a disztribúciós logisztika, az ezen szükségleteknek megfelelő termelési igényeket a termelési logisztika, a beszerzési szükségletek biztosítását pedig a beszerzési logisztika biztosítja. Ezek a logisztika alrendszerei, amelyekben lezajlik a logisztikai vevőkiszolgálási ciklus, amelyen belül a rendeléskezelés, raktározás, kiszállítás és készletezés a logisztika fontos részfolyamatai. (2. ábra) (Gelei, 2016)

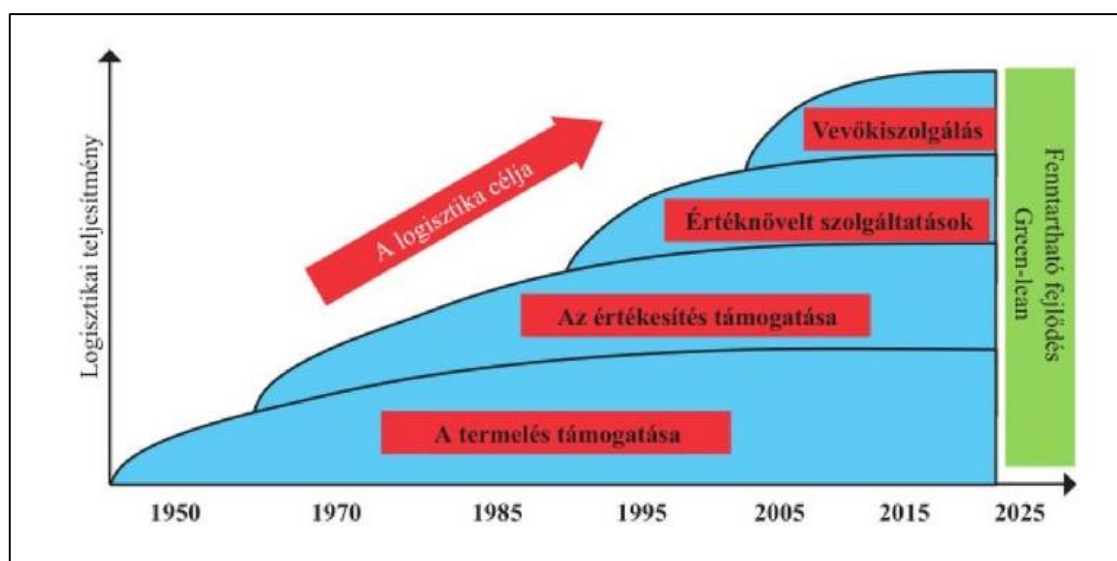


2. ábra: A logisztikai vevőkiszolgálási ciklusai (Gelei, 2016)

A logisztika céljait a 9M-elv foglalja össze, ami szerint

- a megfelelő információnak,
- a megfelelő anyagnak,
- a megfelelő energiának,
- a megfelelő személyeknek
el kell jutnia
- a megfelelő mennyiségben,
- a megfelelő minőségben,
- a megfelelő időpontban,
- a megfelelő helyre,
- a megfelelő költséggel. (Némon, 2006)

Eredetileg a logisztikát áruk és termékek áramlása során használták fel, később viszont az értékesítés folyamatában is nagyobb szerepe lett. Ezt követően már fontossá vált a vevői igények kielégítése is, ezt elsőként az értéknövelt (value added) szolgáltatások, később pedig a vevőkiszolgálás színvonalának emelése valósította meg. Manapság ezek mellett a fenntartható fejlődés is elengedhetetlen részévé vált az iparágaknak, a logisztikai folyamatok során nagy figyelmet kapott a környezettudatosság, a káros anyag-kibocsátás csökkentése, amelyekhez új megoldásokat alkalmaznak és új technológiai eljárásokat fejlesztettek ki. A logisztika ezen céljainak változását a 3. ábra szemlélteti. (Szegedi, 2003)



3. ábra: A logisztika céljainak változása az idő függvényében (Lakatos, 2018)

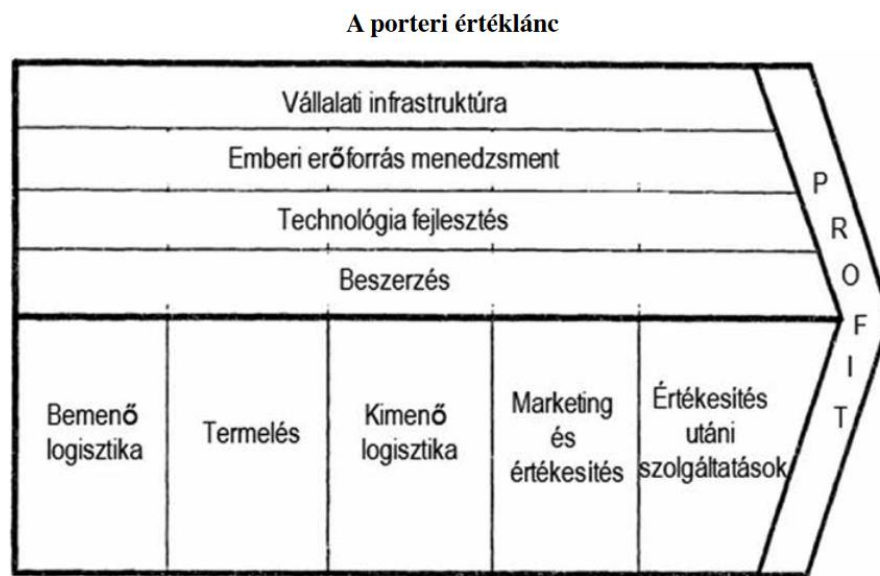
A II. világháború után, az 1950-es években a logisztika fő célja a termelés támogatása volt, mert a gazdaság és az ipar helyreállításához biztosítani kellett a termeléshez szükséges alapanyagokat, még hozzá olyan módon, hogy közben a költségek alacsony szinten maradjanak. Az 1960-as és a 70-es években fejlődött a gazdaság, kialakult a fogyasztói társadalom a nyugat-európai országokban. Ekkor már a logisztika értékesítés támogatási funkciójára is szükség volt, a megvásárolni kívánt terméknek elérhetőnek kellett lennie a vásárlók számára, tehát a hely- és időérték is versenyelőnyt jelentett. Mikor a logisztika már a vállalatok fontos elemévé vált, értéknövelt szolgáltatásokat is nyújtott, tehát a vevő olyan terméket választott, amivel a legtöbbet kapott a megfizetett ellenérték fejében. Az ezredfordulón már a vevőkiszolgálás is központi szerepet kapott a logisztikán belül, a cégek ekkor már a logisztikával és ellátási láncokkal is versenyeztek a vevőkért. Napjainkban a digitalizációs fejlődés zajlik, korszerű menedzsmenttechnikákat alkalmaznak a logisztika területén, mint például a SCOR és a lean-menedzsment.

Jellemző a logisztikára a rendszerszemléletű probléma-megközelítés, vagyis nem a részmegoldásokat keresi, hanem a logisztika elemeit és azok kölcsönhatásait vizsgálja. A folyamatok tervezése és megvalósítása a logisztikai menedzsmentszemlélet alkalmazásával következik be az optimális összköltség és a vevői igények figyelembevételével. A logisztikára jellemző a folyamatorientáltság is, egy vállalat logisztikai folyamatait a beszerzéstől az értékesítésig egy egységként kezeli. A logisztika a vállalat működési optimumát célozza meg, nem a részrendszerekét.

A logisztikai folyamatok során anyag- és információáramlás is végbemegy, az anyagáramlás a beszerzéssel kezdődik és a termék vevőhöz való eljuttatásáig tart. Az inverz logisztika megjelenésével az anyagáramlás visszafelé is megvalósul, miután az elhasznált termékek újrahasznosításra kerülnek. Ezzel szemben az információ áramlása nem egyirányú, mivel a folyamat minden lépése során visszacsatolás szükséges. A logisztikára az összköltségszemlélet is jellemző, mivel a költségek minimalizálására törekszik. Ezeken felül a logisztika a tevékenységek hatékonyságának növelése érdekében összesíti sok tudományterület eredményeit, ezt nevezzük integráló gondolkodásmódnak. A tudományterületek közül kiemelhető a marketing, ehhez sokféleképpen kapcsolódnak a logisztikai tevékenységek. (Körmendi, 2008)

Egy termék értéke nő, ha már a fogyasztás helyén található, vagyis elérhető, ez az elérhetőség fontos kritériuma a vevői elégedettségnek és a vevő megtartásának.

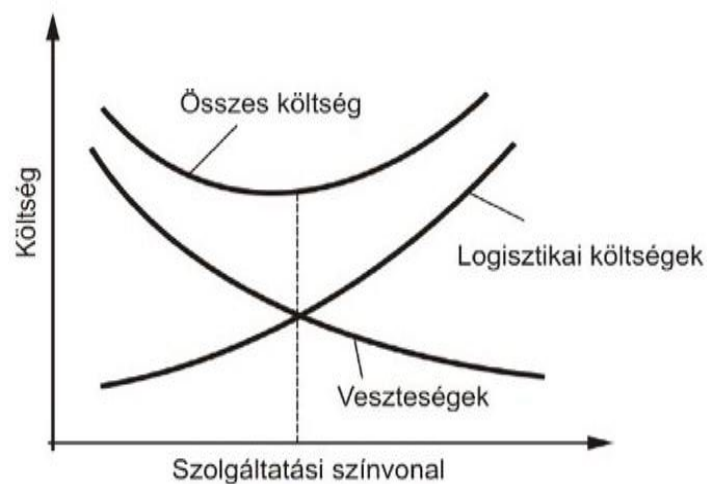
Az értéklánc összesíti az alapanyagtól kezdve egészen a késztermékig a technológia, a szállítás és a raktározás folyamatát és az ezeket segítő szekunder feladatokat követve a termék értéknövekedését. A 4. ábrán látható értéklánc segítségével megállapítható, hogy melyik az a lépés, aminél túl nagy a ráfordítás, vagyis ami megnöveli a termék költségét. Porter szerint növeli a vállalat nyereségét és hozzáadódik teljesítményéhez a logisztikai szolgáltatások értéke, a logisztika tevékenységét elsődleges aktivitásnak gondolja. A cél a logisztikai költségek csökkentése, amivel növelni lehet a vállalat nyereségét.



4. ábra: A Porter-féle értéklánc (Stocker, 2013)

Manapság egyre több vállalat felismeri, hogy a költségeket a logisztika területén még csökkenteni tudja és azt is, hogy segítségével növelni tudja a vevőkiszolgálás színvonalát. A logisztika megváltoztatta a vállalati folyamatokat, mivel újfajta tervezési, szervezési módokat és szakképzett munkakerőt igényel, megváltoztatja a szervezeti hierarchiát és emellett alkalmazza a számítástechnikai fejlesztéseket. (Lakatos, 2018)

A logisztikai folyamatok menedzseléséhez hozzátartozik az összköltségelemzés. A vállalatok törekednek a logisztikai összköltség csökkentésére, tehát nem az egyes tevékenységek költségét minimalizálják külön-külön, mert ez az összköltséget növelné. (5. ábra)



5. ábra: A szolgáltatási színvonal és a logisztikai költségek kapcsolata
(Lakatos, 2018)

A logisztikai szolgáltatások költségének csökkentése mellett ki kell emelni a szolgáltatási színvonal növelésének fontosságát is. A színvonal emelését a logisztikai rendszer fejlesztésével lehet elérni, ami plusz költségeket von maga után, viszont ha kellőképpen átgondolt a színvonalnövelés, akkor csökkenthetőek azok a veszteségek, amelyek a szolgáltatások korábbi hiányosságai miatt jelentkeztek. Ezen költségek alakulásának tendenciája az 5. ábráról olvasható le, eszerint a szolgáltatási színvonal túlságos növelése az összköltségek növekedését hozza magával. Elméletben az a szolgáltatási színvonal mondható optimálisnak, ahol a két költségfüggvény összege minimális. (Benkő, 2017)

A logisztikai szolgáltatási színvonalat a szállítás ideje, a szolgáltatás megbízhatósága, a szállítási készség, a szolgáltatási rugalmasság és a szolgáltatás minősége alapján lehet értékelni.

A logisztikai szolgáltatások közé tartozik a szállítmányozás, a fuvarozás, a raktározás, az ellátási láncok tervezése, szervezése és menedzselése, a készletgazdálkodás, a termelésmenedzsment, a csomagolás, a logisztikai adminisztratív szolgáltatások, a logisztikai tanácsadás, a tervezési és menedzsmentfeladatok és a logisztikai feltételrendszer biztosítása. (Lakatos, 2018)

1.2. Az ellátási lánc és ellátáslánc-menedzsment

Az ellátási lánc fogalma Chikán szerint a következő:

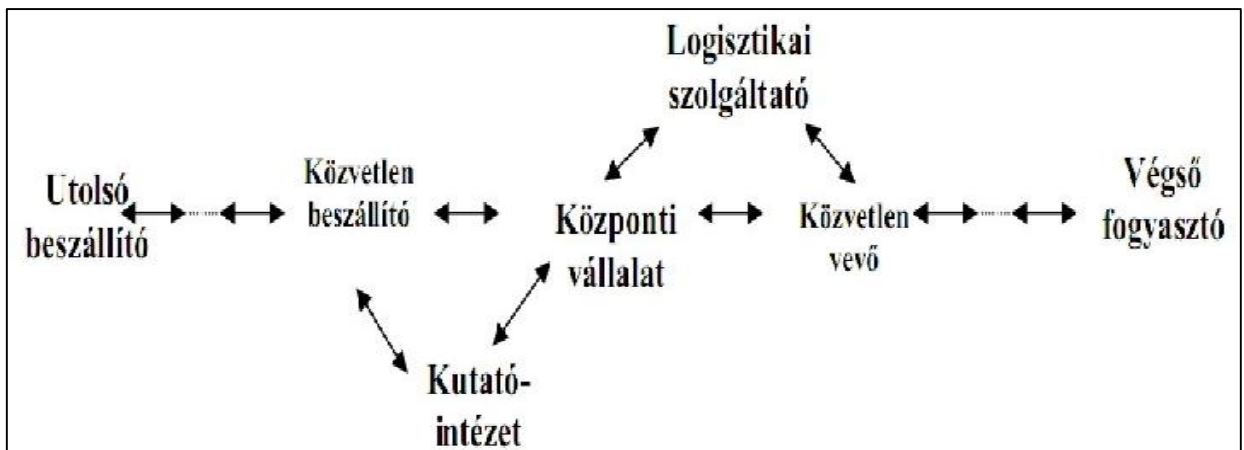
„Gazdasági tevékenységek vertikálisan összekapcsolódó, vállalati határokon átívelő, adott fogyasztói igény kielégítését célzó sorozata”.

(Chikán, 2008: 163. o.)

Az ellátási láncra sok definíciót találhatunk a szakirodalomban, azonban mindegyikben megtalálható az, hogy az ellátási lánc végső célja egy meghatározott fogyasztói igény kielégítése, hogy egymással együttműködő piaci szereplőket foglal magába és hogy értékteremtő folyamatok alkotják. (Russel, 2017)

Az ellátási lánc legfőbb célja a vevői igények kiszolgálása a felmerülő költségek megtérülése mellett. Az ellátási lánc a beszerzéstől kezdve a kutatás, a fejlesztés, az innováció, és a marketing területeken át a fogyasztóig való eljutásig a teljes folyamatot magába foglalja és az összes szereplőjét egy egységes rendszerbe integrálja. Nagy hangsúlyt helyez a szervezeten belüli és azon kívüli együttműködésre, átível a szervezet határain. Az együttműködés során a felek egy információs rendszeren át addig titkosan kezelt szakmai információkat osztanak meg egymással a koordináció és kooperáció elérése érdekében. (Kozma, 2017)

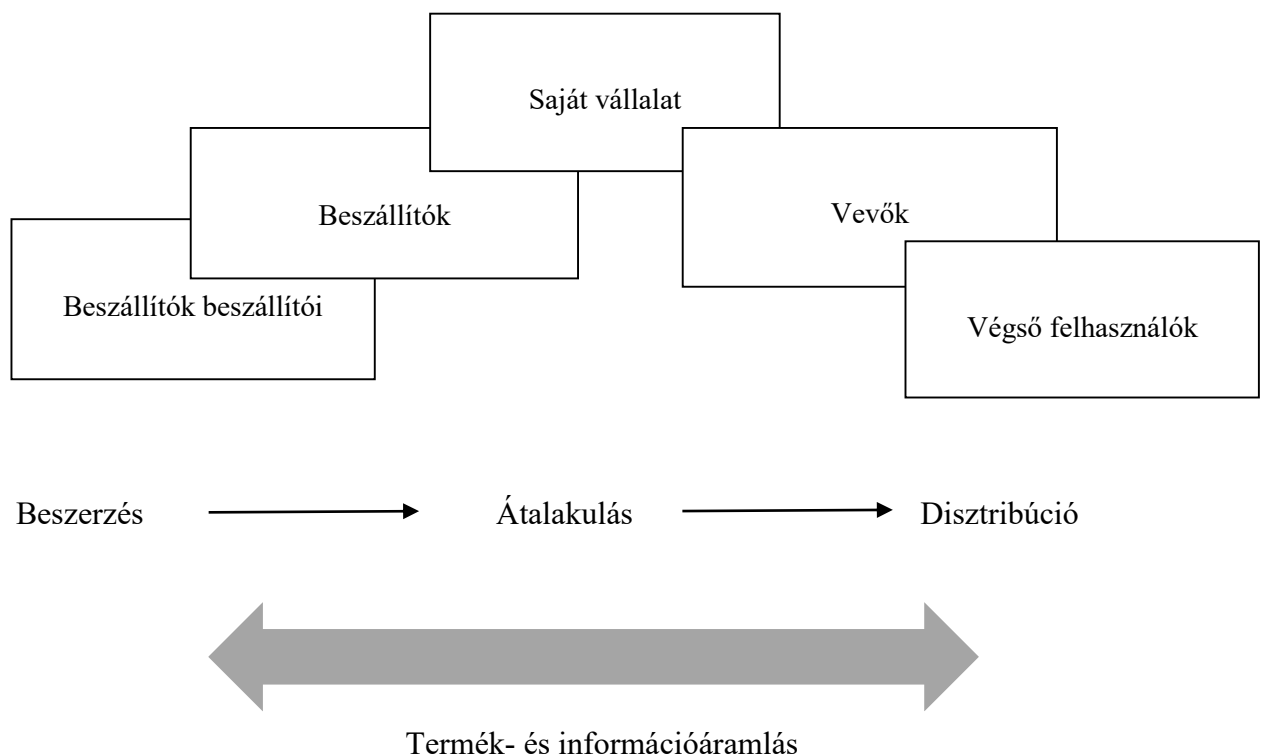
Egy ellátási lánc tipikus szereplője a központi vállalat, az ő szempontjából nézik a lánc működését. A lánc fontos tagjai a közvetlen beszállítók, a megrendelők, a végső fogyasztók, a logisztikai szolgáltatók és a kutatóintézetek, ahol a termékfejlesztést végzik. A lánc tagjainak egymással való kapcsolata a 6. ábrán látható, itt megfigyelhető, hogy a nevétől eltérően nem láncszerűen kapcsolódnak egymáshoz az egyes tagok, a felépítés leginkább egy fa ágaira, törzsére és gyökerére emlékeztet, ez miatt használatos az ellátási háló kifejezés is.



6. ábra: Az ellátási lánc felépítése és szereplői

(forrás: https://slidetodoc.com/presentation_image/474f981db7e87496330352f9572690c8/image-19.jpg)

A 7. ábrán jól látható, hogy egy ellátási láncban sokszor elmosódnak a határok az egyes tagok között, a folyamatok sokszor az iparági határokon is átlépnek.



7. ábra: Egy ellátási lánc folyamatai

(forrás:

https://slidetodoc.com/presentation_image_h/eb9cae883f740cfd6eddcba11b

[74a02c/image-2.jpg](https://slidetodoc.com/presentation_image_h/eb9cae883f740cfd6eddcba11b) alapján saját szerkesztés)

Üzleti szempontból nézve egészen a 60-as évekig elkülönültek az alkotó tevékenységek, mint például a beszerzés, a termelés, a gyártás, a raktározás, a pénzügy, a marketing és a szállítmányozás. Az azt követő időszakban már megkezdődött a tevékenységek integrálása, az együttműködések fejlődését környezeti változások felgyorsították. Ekkor már elkülönült a beszerzés és anyaggazdálkodás menedzsment, a logisztika és a fizikai elosztás, viszont csak a 2000-es évektől beszélhetünk ellátásilánc-menedzsmentről. (Chopra, 2016)

Az ellátásilánc-menedzsmentbe beletartozik az összes tevékenység tervezése és irányítása, ami az ellátási láncban zajlik. Az újdonságot az adja, hogy az ellátásilánc-menedzsment összehangolja az ellátási lánc partnereinek működését, amihez hozzátartoznak a beszállítók, a közvetítők, a szolgáltatásnyújtók és a fogyasztók is, amivel nagyobb gazdasági értéket lehet teremteni, mintha ezek a szereplők külön próbálnák elérni a lehető legnagyobb profitot. Az ellátásilánc-menedzsment a vállalaton belüli és a vállalatok közötti kereslet és kínálat szabályozását végzi és a vállalat számára pénzben mérhető értéket teremt. (Szász - Demeter, 2017)

Az ellátási láncok legfőbb célja a vevők igényeinek kiszolgálása, ennek megfelelően kell alakítani a felmerülő költségeket, nagy figyelmet fordít a szervezetek közötti kapcsolatokra, át is ível a szervezeti határokon. Ehhez szükséges az, hogy az egyes tagok megosszák egymással saját információikat egy közös információs rendszeren keresztül, ez segíti a kooperációt és a koordinációt. (Szegedi, 2012)

Az ellátási lánc menedzselése versenyelőnyt jelenthet a lánc minden tagjának számára, mivel növeli a forgalmat és a nyereséget, csökkenti a készleteket és a költségeket és a korszerű informatikai megoldások segítségével rövidíti az átfutási időket. A döntések meghozatala előtt az egész ellátási láncra való kihatást vizsgálni kell, figyelembe kell venni az összes részterületet és azok egymásra való kölcsönhatását, így a megfelelő szervezési technikák alkalmazásával jól tud működni a munkamegosztás az egész ellátási láncban. További előny, hogy lerövidülnek az egyes részfolyamatok és megoszlanak a kockázatok a tagok között.

(Kozma, 2017)

1.3. A szállítmányozás

A szállítás egy kereskedelmi fogalom, ami az adásvételi ügylet teljesítését jelenti, vagyis az eladó az ügylet lebonyolítására kötött adás-vételi szerződésben meghatározott feltételek szerint a megadott paritáspontra lemond az áru feletti rendelkezés jogáról és azt átruházza a vevőre.¹

A szállítmányozás a logisztika egyik ága, célja az, hogy az áruszállítás optimalizálva legyen az idő, a költségek és a szállítás biztonsága szempontjából.

Egészen az ókorig nyúlik vissza a szállítmányozás története, amikor a kereskedők elhatározták, hogy a portékájukat már nem csak a saját településükön szeretnék értékesíteni. Az árut küldeményként küldték a többi településre, amit ott a kereskedősegedek árultak a piacokon, így alakult ki a küldeményküldés logisztikai háttere, vagyis a szállítmányozás tevékenysége. Később ez a folyamat egyre bonyolultabbá vált és a kereskedők kiszervezték ezt a feladatot, megjelentek a szállítmányozók és fuvarozók. A gőzgép és a vasút feltalálása után a termékeket már világszerte akárhová el lehetett juttatni, kialakult a globalizáció.

A szállítmányozók (speditőrök) végzik az árueljuttatás logisztikai feladatait iparszerűen. A fuvarpiaci és árupiaci ismereik, a kapcsolatrendszerük, árueljuttatási tapasztalatuk alapján ki tudják választani az optimális útvonalat, szállítóeszközt és csomagolást. Szállítmányozó alkalmazásával a felmerülő költségek nagysága is csökkenthető, mivel nagy mennyiségű áruval, rendszeresen jelenik meg, ezeket pedig több megbízótól szállítja, így kedvezőbb árat tud kialakítani a szolgáltatási piacon, mint a kevés áruval, alkalmasszerűen megjelenő egyéni megbízó. (Halászné, 1998)

A speditőr főként a szellemi tőkéjét értékesíti, saját nevében a megbízó (vagyis eladó vagy vevő) kockázatára és költségére köti meg az áru szállításához szükséges szerződéseket a fuvarozókkal és más mindazokkal, akik az áru fuvarozás folyamatában részt vesznek, emellett pedig biztosítja, hogy a hatósági előírások betartásra kerüljenek. Összefoglalva a szállítmányozó az, aki közvetlen kapcsolatot létesít a fuvarozó, a fuvaroztató és más közreműködők között.

¹ <https://fuvar.hu/blog/szallitmanyozas>

A szállítmányozás értéknövelő tulajdonsággal bír, mivel a legtöbb esetben ahhoz, hogy az árut értékesíteni tudja a tulajdonos, az előállítás helyéről el kell szállítani. Az áru piaci versenyképességét befolyásolja a szállítmányozó, mivel az áru helyváltóztatási lehetőségeit és költségeit optimalizálja, vagyis egy olyan fuvarozási opciót választ, amely a lehető legbiztonságosabb, legolcsóbb és a leggyorsabb. A speditőr bele tud szólni a fuvarparitás megállapítása során létrejövő alkuba, tehát szakismeretei által is növelni tudja az áru versenyképességét.

A megbízói kereslet fuvarozói kínálattal való összehangolását a szállítmányozó végzi, az adásvételi ügylet szereplői és az áru eljuttatását megvalósító vállalkozók között helyezkedik el.

Egy speditőr szolgáltatásaihoz hozzátartoznak azok az ismeretek, amelyek a konkrét helyváltóztatáshoz szükségesek, ilyen az áruismeret, a korszerű fuvarozási módok és fuvareszközök ismerete, az árukísérés és rakományfigyelés szervezése, egységrakomány csomagolásának ismerete, a raktározási lehetőség, a fuvarpiacban való jártasság és kiépített kapcsolatrendszer, tarifa- és földrajzi ismeretek. Ezeken felül ismeri a pénzügyi, fuvarjogi, nemzetközi jogi, vám és nemzetközi szokványokat, a szükséges okmányokat, hatósági előírásokat, engedélyezési eljárásokat, a szállítmánybiztosítást és egyéb biztosításokat. A szállítmányozó szakismeretéhez hozzátartozik a forgalmi- és politikai viszonyok, refakciaérvényesítési lehetőségek és az adott ország ünnepeinek, szokásainak ismerete. (Nyakasné, 2006)

A szállítmányozói szerződés megkötése során a szállítmányozó kap egy megbízást, amit elfogad. A megbízónak kötelező feltüntetni minden fontos információt a szállítmányozási megbízásban, vagyis meg kell neveznie az árut, meg kell határoznia annak súlyát és térfogatát, meg kell adnia a csomagolás adatait, a küldemény számát, szignóját, az árudarabok számát és az adásvételi paritást. Meg kell neveznie a feladót, a feladási állomást és a címzettet és helyét, az áruk kezelésére vonatkozó eljárásokat, a fuvarozási útvonalat és módot, az áru átvételéhez szükséges utasításokat, egyéb adatokat és át kell adnia a fuvarozáshoz szükséges okmányokat. (Constantinovits - Sipos, 2021)

A klasszikus szállítmányozási folyamat az árajánlatkéréssel vagy árajánlatadással indul, amikor ajánlatot kér a megbízó az áru eljuttatásának megszervezésére. Ez megtörténhet telefonon, írásban vagy a szállítmányozó honlapján található formanyomtatvány kitöltésével. Az árajánlatnak megfelelően kalkulációt készít a szállítmányozó és árajánlatot tesz.

Ha a megbízó elfogadja az árajánlatot, megküldi a megbízást a szállítmányozónak, aki ellenőrzi, hogy a feladat elvégzéséhez szükséges adatok rendelkezésre lettek-e bocsátva és hogy a körülmények mellett teljesíthető-e az. Ha a szállítmányozó ellentmondásokat fedez fel vagy jobb megoldásokat talál a feladat teljesítésére, azt jelzi a megbízónak. Ha elfogadja a megbízást, arról írásban visszaigazolást küld, amit regisztrál saját informatikai rendszerében is. Az itt feltüntetett regisztrációs számmal azonosítható, nyomon követhető és visszakereshető az adott megbízás és feltüntetésre kerülhet okmányokon, számlákon valamint levelezésekben.

Ezt követően a szállítmányozó felveszi a kapcsolatot fuvarozókkal és más közreműködőkkel és megszervezi a küldemény eljuttatását, vagyis megrendeli a szükséges szolgáltatásokat és megkötí a fuvarozási és egyéb szerződéseket.

A szállítmányozó feladata informálni a megbízót és a felrakóhelyet az áru eljuttatásának feltételeiről, tájékoztatnia kell az esetleges váratlan eseményekről, a feladat elvégzéséről és végül a küldemény megérkezéséről. Emellett feladata a közreműködőknek megadni a számukra szükséges információkat.

Az áru megérkezése után a szállítmányozó benyújtja a megbízónak a számlát, mellékelve a megbízó által előírt és a teljesítést igazoló dokumentumokat. A fuvarozó ellenőrzi a fuvarozók és egyéb közreműködők által benyújtott számlákat is, ha ezeket megfelelőnek találja, akkor azt a szállítmányozó határidőre kiegyenlíti.

A szállítmányozó feladatkörébe tartozik a reklamációkezelés is. Ha a megbízó panaszt tesz a nem megfelelésre, ki kell vizsgálnia az esetet és megtennie a megfelelő lépéseket.

Végül a megbízás okmányait, dokumentumait kell archiválnia a szállítmányozónak, ami lehet papír alapú is, de manapság már az elektronikus megőrzést alkalmazzák, így a már lezárt ügyletek dokumentumai később is visszakereshetők. (Horváth - Karmazin, 2016)

1.4. Fuvarozás

A fuvarozás az áru helyválttatásának művelete, ennek kezdőpontja a termelési vagy tárolási hely, célpontja pedig a felhasználás helye. Fuvarozást különböző eszközökkel tudnak végezni, ezek lehetnek szárazföldi, vízi vagy légi közlekedési eszközök, de létezik vezetékes árutovábbítás is. A fuvarozást végző természetes vagy jogi személy a fuvarozó. A fuvarozás tevékenységét általában ilyen célból létrejött vállalatok, vagyis közúti fuvarozócégek, vasutak, hajóstársaságok és légitársaságok végzik fuvardíj fejében. A felhasználó vagy termelő saját maga is elvégezheti a fuvarozást megfelelő felkészültség mellett, ekkor a fuvaroztató és a fuvarozó személye megegyezik, azonban ez nagy kockázatot és költséget von maga után, így általában kiszervezik ezt a feladatot. Meg lehet különböztetni helyi (helységen belüli), helyközi (belföldi) és nemzetközi fuvarozást.

A fuvaroztató az a természetes vagy jogi személy, aki megbíz egy másik vállalkozót az áru elfuvarozásával fuvardíjfizetés ellenében. Fuvarozási szerződésnek vagy fuvarlevélnek nevezzük a fuvarozási feladat elvállalását és a fuvarozás megtörténtét igazoló okmányt. Ez a szerződés tanúsítja a fuvarozó és fuvaroztató közötti jogviszony létrejöttét is. A fuvarlevelet általában a fuvaroztató állítja ki, ő felel az ebben feltüntetett adatok valódiságáért. Attól függően, hogy ki az, aki elvállalta az áru továbbításával járó kockázatot és költséget, lehet a fuvaroztató a szállító, vagyis az eladó (exportőr) vagy lehet a vevő is (importőr). (Nyakasné, 2006)

A paritásválasztás függvényében megoszlik az eladó és a vevő között a fuvarozási költség, ami az áru árát növeli. Az áruk egyes tulajdonságai, mint a romlandó jellege vagy a tömege korlátozhatja a fuvarozhatóságot. A fuvarozó a saját eszközével továbbítja az árut, a fuvarozási szerződésben vállalja, hogy a terméket eljuttatja az adott címre és átadja a címzettnek olyan állapotban, ahogyan azt átvette a feladótól. A fuvaroztatók pedig kötelezettséget vállalnak az áru fuvarképes állapotban való átadására és a fuvardíj és egyéb költségek kifizetésére.

A fuvarozási szerződés három szereplője a fuvarozó, a fuvaroztató és a szállítmányozó. A fuvarozó továbbítja az árut, a fuvaroztató adja erre a megbízást. A fuvaroztató lehet a feladó, vagyis az, aki a fuvarozási folyamat elején elindítja a terméket, és lehet a címzett is, akinek a fuvarozó átadja az árut a fuvarozási folyamat végén. A szállítmányozó szervezi, irányítja a fuvarozás folyamatát, aki betöltheti a feladó vagy a címzett szerepét is. (Constantinovits - Sipos, 2021)

A feladó kötelezettségei közé tartozik a küldemény megfelelő csomagolása, a csomagoláson azon információk feltüntetése, amik szükségesek a fuvarozás során való kezelésekhöz. A feladónak kell kitölteni és átadni a küldemény továbbításához kapcsolódó okmányokat, megadni a veszélyes árura vonatkozó információkat és a küldeményt készrejelenteni, rendelkezésre bocsátani és berakodni.

A fuvarozó kötelezettségei közé tartozik az, hogy a kapott kísérőokmányokat a feladó utasításai szerint használja fel, a fuvareszközt adott időben és helyen megfelelő állapotban ki tudja állítani, meg tudja kezdeni a fuvarozást és meg tudja óvni az árut a feladástól a kiszolgáltatásig. A fuvarozónak kötelessége értesíteni a feladót a fuvarozás során esetlegesen felmerülő problémákról, amelyek esetén köteles a feladó utasításait követni, végül pedig értesítenie kell a címzettet a küldemény megérkeztéről. (Horváth - Karmazin, 2016)

A szállítmányozás és fuvarozás között tehát az a különbség, hogy a szállítmányozás szellemi munka, tehát a szállítmányozó cég fizikailag nem mozgat árut. A szállítmányozó feladata az, hogy logisztikai, nyelvi, fuvarjogi, földrajzi és szervezői szakismereteinek segítségével megszervezze az árutovábbítást optimalizálva az időt és a költségeket, képviselve a megrendelő érdekeit. Ezzel szemben a fuvarozás maga az áru fizikai mozgatása, amely során az eljut a megrendelőtől a címzetthez.

2. Saját kutatás

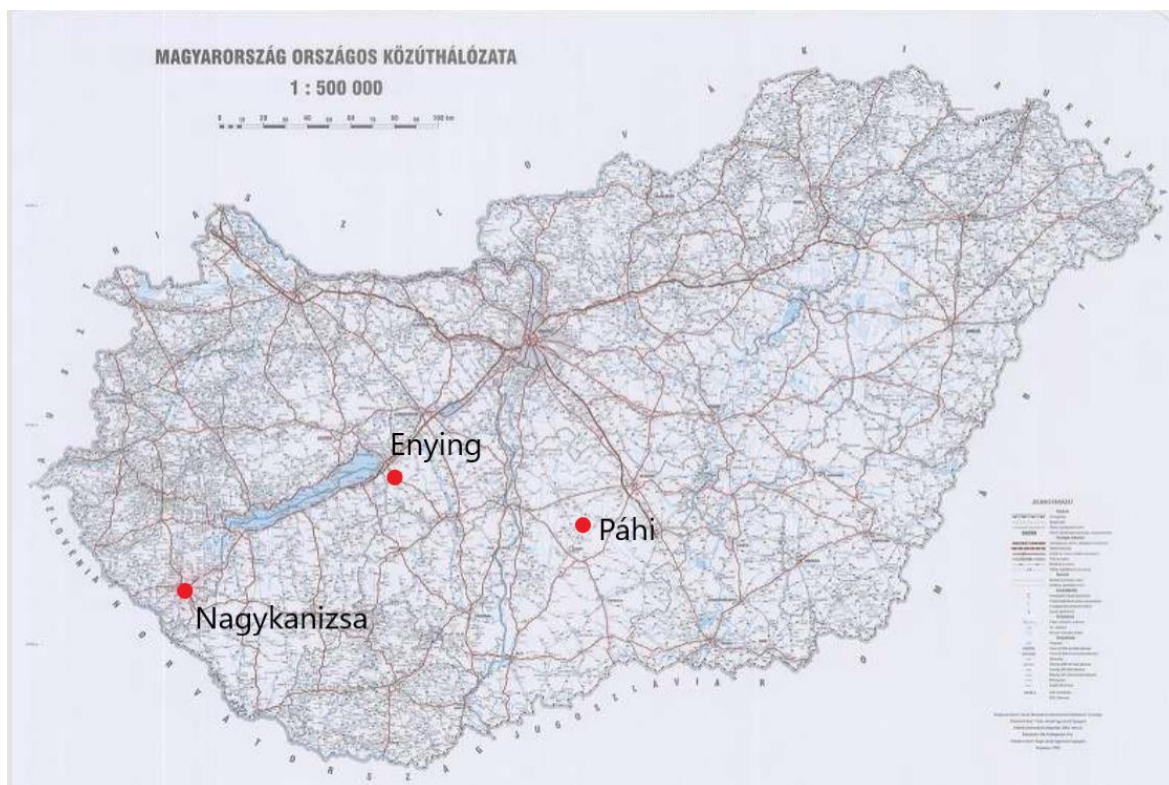
2.1 Felhasznált adatok, alkalmazott módszerek

A Coral Truck Kft. bemutatása és tevékenységeinek részletes felvázolása után a megfigyeléseim és a mélyinterjúk alapján elemeztem a vállalatot. Az elemzések során használtam táblázatokat, a szemléltetéséhez alkalmazok oszlop- és kördiagramokat, az ezekhez szükséges adatokat a cégvezető szolgáltatta rendelkezésemre. A vállalat makrokörnyezeti tényezőit a PESTEL elemzés módszerével írtam le, a külső és belső tényezőit, vagyis az erősségeit és a gyengeségeit, a lehetőségeit és a lehetséges veszélyforrásokat a SWOT analízis módszerével csoportosítottam. Végül a legnagyobb 100 magyarországi logisztikai szolgáltatásokat végző vállalatok régiónkénti elhelyezkedéséből számoltam Hoover-indexet, amelyhez felhasznált adatokat oszlopdiagramon is ábrázoltam. A felhasznált módszerek elvét alkalmazásuk előtt ismerttettem.

2.2 A Coral Truck Kft. bemutatása

A vállalatot 2009. októberében alapította két tulajdonosa, fő profilja az Európai Unión belüli közúti fuvarozás és szállítmányozás.

A cég székhelye Bács-Kiskun megyében, Páhin található, ami viszont helyileg a fuvarok útvonalával nem esik egybe. A cég optimális útvonaltervezés okán tranzitútvonalakon elhelyezkedő telephelyeken parkoltatja fuvareszközeit, a két telephely a Dunántúlon, Enyingen és Nagykanizsán található. (8. ábra) Az enyingi telephely csak egy bérparkolóhely a teherautók számára, viszont a vállalat Nagykanizsán a parkolóhely bérletén kívül az Volvo Hungária Kft. szerviz szolgáltatásait is igénybe veszi. A parkolásért rendszámonként havonta fizetnek parkolási díjat, ezeken a telephelyeken más jellegű szolgáltatást, például raktározást nem vesznek igénybe.



8. Ábra: A Coral Truck Kft. székhelye és a járművek két telephelye

(forrás: <https://maps.hungaricana.hu/hu/HTITerkeptar/34496/view/?bbox=-3900%2C-8759%2C17844%2C696> alapján saját szerkesztés)

A Coral Truck Kft. alkalmazásában jelenleg 11 gépkocsivezető és 5 irodai dolgozó áll, közöttük 1 irodai adminisztrátor és 4 fuvarszervező kolléga, vagyis összesen 16 embert foglalkoztat a cég.

Forgalmuknak megközelítőleg 85%-át a fuvarozás teszi ki, az árbevétel fennmaradó része pedig szállítmányozásból folyik be, ebben az esetben a megbízásokat legtöbbször alvállalkozóknak adják ki. 20-30 állandó megbízóval dolgoznak, ezek a termelő- és kereskedő cégek minden hónapban adnak nekik megbízásokat. Az esetek 90%-ában a szállítmányt egyik nap felrakodják, következő napra pedig odaér a jármű a kiszállítás helyére, ahol megtörténik a lerakodás. A további 10%-ban azért nem valósul meg viszonylag rövid időn belül a kiszállítás, mert például nem készült el az áru, nincs kifizetve vagy egyéb okok miatt tolódik a rakodás időpontja, végleges meghiúsulás ritka esetekben fordul csak elő.

Amikor olyan import fuvarfeladatot kap a cég, amelyet saját fuvareszközeivel vagy a 4 állandó alvállalkozójának 10 fuvareszközével nem tud megoldani, olyankor a fuvarbörzén eseti megbízást kiadva szállítványozóként vesz részt az adott áru kiszállításában. Ezzel a négy alvállalkozóval az utóbbi időben erősödött meg az üzleti kapcsolatuk, egészen a tavalyi évvel bezárólag az volt a jellemző, hogy az ilyen jellegű fuvarfeladatokat ad-hoc jelleggel adták ki más fuvarozó vállalatoknak.

Import irányban egy kiemelkedő partnerük van, a német Rewe Csoport, akiknek olasz-magyar viszonylatban teljesítenek megbízásokat. A vállalattal kötetlen határidejű szerződést kötöttek, vagyis mindkét fél indoklás nélkül kiléphet, és szükség esetén a fuvardíjakat is újra tárgyalhatják.

Export irányban viszont előfordul, hogy rövid- vagy középtávú szerződést kötnek egy külföldi – általában olasz – vállalattal pár hét vagy pár hónap időtartamra, amikor meghatározott mennyiségű szállítmányt Magyarországról kell eljuttatni adott olaszországi telephelyekre.

2.3 Fuvarozási célországok

Áruszállítási tevékenységük célországa az esetek többségében Olaszország, de Szlovákiába, Csehországba, Ausztriába és ezeken felül belföldön is vállalnak fuvarfeladatokat. (9. ábra)



9. Ábra: Fuvarozási célországok az Európai Unió területén belül

(forrás: <https://www.deviantart.com/xgeograd/art/Blank-Map-of-Europe-2015-572993024>
alapján saját szerkesztés)

Olaszországon belül legfőképp az iparilag fejlettebb észak-olaszországi régióba fuvaroznak, export és import irányban egyaránt, de eseti megbízásokat néha az ország déli részére is kapnak.

Olaszországon belül szállítanak többek között a 10. ábrán jelölt Padovába, Vicenzába, Veronába, Bressába, Mantovába, Cremonába, Ravennába és Bolognába.



10. Ábra: Export szállítmányok teljesítési helyei Észak-Olaszországban

(forrás: https://d-maps.com/carte.php?num_car=24418&lang=en alapján saját szerkesztés)

Mivel az összes vállalt fuvarukat az Európai Unió területén belül végzik, így a termékek vámolása tárgytalan, vámügynökség szolgáltatásait nem kell igénybe venniük.

2.4 Fuvareszközök

13 szerelvénnyel dolgoznak jelenleg, vagyis 13 teherautóval és 13 pótkocsival. 25-27 tonna teherbírású nyerges vontatókat használnak. A járművek Volvo típusúak, a ponyvás pótkocsik pedig több márkából tevődnek össze, Schwarzmüller, Schmitz és Berger. Nem jellemző, de volt már rá példa, hogy konténert is szállítottak, tehát szükség esetén ezt is meg tudják oldani. A cég saját járművei közül kettő a 11. ábrán látható.



11. Ábra: A Coral Truck Kft. kamionjai a nagykanizsai telephelyen (forrás: Coral Truck Kft.)

A vontatók szervizelését a Volvo Hungária Kft. szokta intézni, mivel a vállalatnak velük van szerződése, ezen kívül pedig éppen útba eső helyeken vesznek igénybe szerviz szolgáltatást. Nincsen saját javítóműhelyük, de az is szerepel hosszútávú céljaik között, hogy ezt létesítsenek a majdani telephelyükön, mivel ez költséghatékonyabb megoldás lenne a szerviz szolgáltatás igénybevételénél.

A járművekkel OMV töltőállomásokon szoktak tankolni tankolókártya segítségével. Az OMV-től kapott hitelkeret erejéig tudnak tankolni 2 hetes fizetési határidővel és egy hónapnyi haladékkal. A kiemelt, tranzitútvonalba eső OMV töltőállomásokon kedvezményesen tudnak üzemanyaghoz jutni, így általában ezeket használják. A jelenlegi folyamatos energiahordozóár-emelkedés miatt folyamatosan, heti szinten szükséges az üzemanyagárakat belföldön és a tranzitországokban is monitorozni ahhoz, hogy a lehető legköltséghatékonyabban tudják teljesíteni a fuvarfeladatokat.

A vállalkozást egy kamionnal indították, ezután komolyabb beruházás a többi 12 jármű megvétele volt. Családi vállalkozás lévén nem tervezik a flotta méretének jelentős növelését, de a régi eszközök cseréje miatt időről-időre be kell ruházniuk új járművekre. Új jármű megrendelésétől kezdve a mostani gazdasági helyzetben nagyjából egy év a

várakozási idő, normál esetben ez régebben a megrendeléstől számítva 2-3 hónapot jelentett. A beruházáshoz a vállalat egy finanszírozó partner segítségét szokta igényelni, a járműveket nem önerőből szokták finanszírozni. A jövőre nézve legfontosabb tervük egy saját telephely létesítése, ilyen céllal ezen a télen vásároltak Enyingen egy telket.

Használt, de a vállalat által már használatban nem lévő fuvarozó eszközt, kamiont vagy pótkocsit viszont szokott a cég eladni más cégek számára. Ilyen esetekben előfordult már, hogy ezeket az Európai Unió kívül tudták értékesíteni (legutóbb Jordániában), amikor az export dokumentumokat a vámhivataltól szerzik meg.

2.5 Szállított áruk

Export irányba főként ömlesztett árut szállítanak, malomipari alapanyagokat és takarmányt. Szállítmányaikban előfordul árpa, rozs, napraforgó, legnagyobb mennyiségben pedig kukorica és búza. Nyersanyagokon kívül késztermékeket is fuvaroznak külföldre, például konzerveket.

Import irányba sokféle cikket hoznak, például az Audi számára alufelnit és a szállításához szükséges üres szállítórekeszeket is, ezeken kívül pedig műanyag csöveket, papír alapanyagot, papír termékeket, Észak-Olaszországból gépeket, például traktorokat. Előfordul az is, hogy nem halmozható árut szállítanak.

Veszélyes árut, így például robbanóanyagokat, gyúlékony gázokat, mérgező gázokat, radioaktív és fertőzőveszélyes anyagokat nem szállítanak.

2.6 Járatoptimalizálás

Mint ahogy minden más fuvarozó vállalat, a Coral Truck is nagy hangsúlyt fektet a gazdaságos működésre, amelynek érdekében minden esetben próbálják leszorítani az üres kilométerek mennyiségét. Jelenleg az összes fuvar tekintetében 10% alatti az olyan fuvarok száma, amikor a járművek úgy közlekednek, hogy nincsenek megpakolva, a szervezett export fuvarok után igyekeznek olyan import fuvart szervezni, aminek a felrakó helye a lehető legközelebb van az export lerakóhelyhez. Gyűjtőfuvarozás csak nagyon ritka esetben fordul elő, a szállítandó árut szinte mindig egy helyen veszik fel.

Ritka esetekben előfordul az is, hogy az árut hajóra kell tenniük, amikor egy olaszországi szigetre – Szicíliára vagy Szardíniára – kell azt kiszállítani, ilyen esetekben kompozolgáltatást vesznek igénybe.

Vannak olyan esetek, amikor a megbízó palettával együtt értékesíti az áruát, de sok esetben cserepalettákat használnak a szállítás során. Cserepalettás fuvarok esetén ahány palettán van a felvett áru, annyi üres palettát visz magával a fuvarozó, amit a felvétel helyén hagy. A vállalat cserepalettás fuvarokat csak a Rewe-nek vállal Olaszországból Veszprémbe és Alsónémedibe, viszont üres palettát csak a járművek platóján tudnának szállítani, ahol az áruknak aggatna. Ez miatt a vállalat azzal a megoldással állt elő, hogy Alsónémedin és Veszprémbe is raktár szolgáltatást vesz igénybe az üres paletták számára. Az üres palettákat Olaszországba akkor szállítják el, amikor összejön belőle egy olyan mennyiség, ami már egy egész kamiont megtölt. 15-20 fuvaronként gyűlik össze ez a mennyiség, ez hozzávetőlegesen 600 palettát jelent.

A cég haszonmaximalizálás céljából arra törekszik, hogy minél kevesebb láncszem legyen az exportőr vagy importőr és köztük, a fuvarozó között. Főként kereskedők megbízására teljesítenek fuvarokat külföldre, akiknek ömlesztett árukat szállítanak. Ezen felül mind export, mind import irányban előfordul az is, hogy speditőr cégekkel dolgoznak együtt. A cég törekszik arra, hogy fuvarozó vállalként közvetlen pozíciót szerezzen a termelők és kereskedők körében, de ez nehéz, amikor azok már régóta meglévő partnerekkel dolgoznak együtt.

Járatoptimalizálás előnyei közé sorolható, hogy kevesebb járművet kell felhasználni, kevesebb a szállítási idő és kisebb útvonalat kell megtenni, és ami a működés szempontjából ezeken felül rendkívül fontos, hogy csökkennek a fuvarozási költségek és az üzemanyag költségek.

A járatoptimalizálásban az is nagy szerepet kap, hogy az utóbbi időben a vállalat növelte a flotta méretét, mivel így nagyobb eséllyel van az adott felrakóhelyhez közel fuvarszközük, kisebb átállással tudják a következő fuvarfeladatot megvalósítani.

2.7 Gépkocsivezetőkre vonatkozó szabályok

A gépkocsivezetők kötelező jelleggel 5 évente részt vesznek a GKI képzésen, aminek elvégzése egy vizsgával zárul. Ezzel lehet biztosítani, hogy a sofőrök naprakészen tartsák a tudásukat.

A sofőröknek hónap végén plusz juttatást adnak, hogyha mérlegelésnél ellenőrzik, hogy a szállított ömlesztett áru plusz a gépkocsi össztömege megközelíti a maximális 40.000 kg tömeget, vagyis kellően meg van pakolva a pótkocsi és amennyiben ez nincs így, még kellő tömegű árut pakoltatnak a kocsira.

A sofőrök az AETR egyezmény értelmében egy nap alatt 9 órát vezethetnek, amit egy hét folyamán két alkalommal lehet 10 órára meghosszabbítani. Egy huzamban maximum 4,5 órát lehet vezetni, ami után minimum 45 perc pihenőt kell tartani, amit valamikor két részben is ki lehet venni, egy 15 és egy 30 perces pihenőidő keretében. Minden héten ki kell venni legalább egyszer egy 24 órás pihenőt, nem lehet minden nap vezetniük, ezen felül pedig minden két hétben minimum egy 45 órás pihenőt is ki kell venni.²

2.8 Célok

A cég legfontosabb stratégiai céljai közé tartozik a vevői elégedettség elérése, a folyamatos fejlődés és a gazdaságosság előtérbe helyezése a fuvarfeladatok szervezése során.

2.9 Pályázatok

A vállalat pályázott néhány éve egy munkahelymegtartó pályázatra, jelenleg pedig a Gazdaságfejlesztési Operatív Program keretén belül egy technológiai pályázatot nyertek el. A cég szeretné bővíteni jelenlegi fuvarozói tevékenységét épület bontási- és építési tevékenységi körre is, ehhez pedig pályázatot nyertek el földmunka-gépek beszerzésére. A pályázat része volt vezetői menedzsment tanácsadás is.

²<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20200820>

2.10 Fuvarszervezői feladatok

A fuvarszervezői feladatok közé sorolható a gépkocsivezetők felé a fuvar diszponálása, az ő munkájuk ellenőrzése, a Webeye-on keresztül a járművek aktuális helyzetének megfigyelése, fuvarbörzén a szabad járműveknek megfelelő fuvart keresni, és alvállalkozót keresni azokra fuvarokra, amire nincs kapacitásuk és ebben az esetben az alvállalkozó számára a megbízást kiadni a fuvarra a FuvarSys rendszerén keresztül. Ezen kívül ide sorolható az árajánlatok kiadása és az adminisztratív feladatok, és ha előre nincs lefoglalva időkapu, viszont hozzáférést adnak hozzá, akkor az időkapu lefoglalása.

2.11 A fuvarszervezéshez használt programok

A kollégák napi szinten használják az Outlook levelező rendszert és a Google Sheet-et a szállítások nyilvántartására. A magyar cTm Szoft Bt. egyik vállalatirányítási rendszerét alkalmazzák, a FuvarSys-t. Ezt a programot a fuvarok kezelésére, a megbízások kiadására és a számlázásra, a bejövő számlák kezelésére használják, ezen kívül pedig utólag kimutatásokat, statisztikákat is tudnak vele készíteni, megadja a működési költséget, a bevételt, a hasznot és a kiadásokat. A vállalatirányítási rendszert jelenleg egy felhő szolgáltatás kereteiben veszik igénybe, egy távoli szerveren lévő adatbázishoz vannak csatlakozva, bárholnan elérhető a rendszer, nem csak az irodából. Sok funkciója van és sokféle riportot lehet vele készíteni, javítja a működési hatékonyságot, használatával időt lehet spórolni és csökkenti a felmerülő költségeket, mivel könnyen lehet rendszerezni vele az adatokat, egyszerűsíti az adminisztrációs folyamatokat. A FuvarSys számlázási felületét az 1.sz. melléklet, a fuvarnaplóját pedig a 2.sz. melléklet mutatja.

Ezekén felül a Timocom fuvarbörze és a Webeye használata is elengedhetetlen a működéshez. A Webeye egy telematikai szolgáltató kifejezetten közúti szállítmányozásra fejlesztve, ez a jármű aktuális helyzetét adja meg, és információt ad az üzemanyagszintről, megadja a hőmérsékletadatokat, az akkumulátor feszültséget, a sofőr vezetési idejét, a hátralévő munkaidejét. Kimutatásokat is készít a program, például ellenőrizni lehet adott időszak futásteljesítményét, a járművek fogyasztását, különválasztva feltüntetni az üres és rakott kilométereket. A 3.sz. mellékletben a Webeye azon felületét tüntettem fel, ahol a

vállalat összes fuvarszervezőjének aktuális helyzete látható, a 4.sz. mellékletben pedig egy konkrét folyamatban lévő fuvar folyamatát ábrázolja a program.

A napi fuvarszervezési feladatok nyilvántartására az 5.sz. mellékletben látható Google Sheet-et használják. Itt külön vezetik az export és import fuvarokat, felviszik táblázatba a relációt, a rendszámot, hogy a sofőr megkapta-e a fuvarhoz kötődő diszpozíciót, a megbízót és egyéb információkat a fuvarhoz, például hogy időkapuhoz kötött-e a lerakódás és utólag felviszik ide ömlesztett áru esetén a felvett és lerakott súlyt is. Mindezeket az adatokat külön napokra lebontva rendszerezik a könnyebb átláthatóság érdekében. Itt vezetik azt is, hogy éppen melyik rendszámú jármű a fuvarfeladat elvégzésével hol szabadul fel és a lerakóhelyhez közeli helyről a speditőrök szerveznek egy import szállítást.

2.12 Egy fuvar folyamata

A meglévő megbízói kör bővítése során az esetek többségében nem a megbízó keresi fel a vállalatot egy konkrét fuvarfeladattal, vagyis a vállalatnak proaktívnak kell ahhoz lennie, hogy sok megbízást tudjon teljesíteni. Amikor szeretnének új partnert szerezni, előfordul, hogy közvetlenül felveszik a kapcsolatot egy-egy olyan termelő vagy kereskedő céggel, akiknek már teljesítettek a múltban fuvarfeladatokat, de nem voltak közvetlen kapcsolatban. Ilyen módon lehet új partnerekre szert tenni, amennyiben ezek a cégek nincsenek megelégedve a jelenlegi szállítójukkal, vagy nyitottak új kapcsolatokra is és megversenyeztetik a szállítóikat. Új megbízó esetén annak fizetőképességét tudják ellenőrizni a fuvarbörzén keresztül, amennyiben azon keresztül érkezett a megkeresés. Ezen kívül a cég az Opten Informatikai Kft. céginformációs adatbázisára is előfizetett, amellyel könnyen ellenőrizni tudja a potenciális megbízó fizetőképességét.

Ritka, de van rá példa, amikor egy új megbízó keresi meg a vállalatot. Amennyiben olyan relációra kérnek ajánlatot, amit a cég teljesíteni tud saját eszközzel, olyankor versenyképes ajánlatot tudnak adni. Megbízásaikat túlnyomórészt a fuvarbörzén szerzik.

A megbízó telefonon vagy e-mailen keresztül szokott érdeklődni, amikor a megbízásban feltünteteti vagy telefonban közli az áru legfontosabb ismérveit, mint a szállítási viszonylatot (ország, irányítószám, város, amit a Fuvarbörzén is lehet látni), a súlyt és hogy részrakomány vagy komplett rakomány-e. Ezek ismeretében, amennyiben a cégnek van az adott fuvarra szabad kapacitása és megfelelő járműve, úgy egy kalkuláció után a megbízó

részére árajánlatot ad. Olyan is gyakran előfordul, hogy a megbízó egy konkrét fuvardíjjal együtt ad megbízást, megadja, hogy milyen kereten belül szeretné megoldani az adott fuvarfeladatot. Abban az esetben, ha a cég ad ajánlatot a megbízónak, sokszor nem ad rögtön választ, mivel több fuvarozó céget is megversenyeztet, de sürgősebb szállítmányok esetében vagy ha nem érzékeny az ügyfél, rögtön elfogadja az ajánlatot.

Miután elfogata a kapott árajánlatot, elküldi az ügyfél e-mailben a fuvarmegbízást, amiben minden információ és paraméter szerepel, ami szükséges a fuvarfeladat teljesítéséhez. Ilyen információ a pontos szállítási cím, a fel- és lerakódás ideje, a paletta szám, a szállítmány súlya és térfogata, hogy van-e bármilyen speciális szállítási igény, a kontakt és a hivatkozási szám, a fizetési határidő. A kollégák a fuvarmegbízást írásban visszaigazolják a megbízó felé, szállítmányt innentől kezdve egy pozíciószámmal tudják beazonosítani.

A fuvarszervező kolléga a Google sheet táblázatába felviszi a fuvar adatait és a megfelelő szabad jármű kiválasztása után elküldi a gépkocsivezető számára a felrakást megelőző napon a rakodás paramétereit, vagyis a felrakó- és lerakó helyet, a felrakási referenciaszámot és amennyiben a rakodás szempontjából fontos, a szállított áru megnevezését. A sofőr ezután visszajelzi, hogy az előbbi információkat valóban megkapta. Lerakási referenciaszám általában nincsen, viszont fontos, hogy a fel- és lerakóhelynek is a fuvarszervezők megadják a jármű rendszámát.

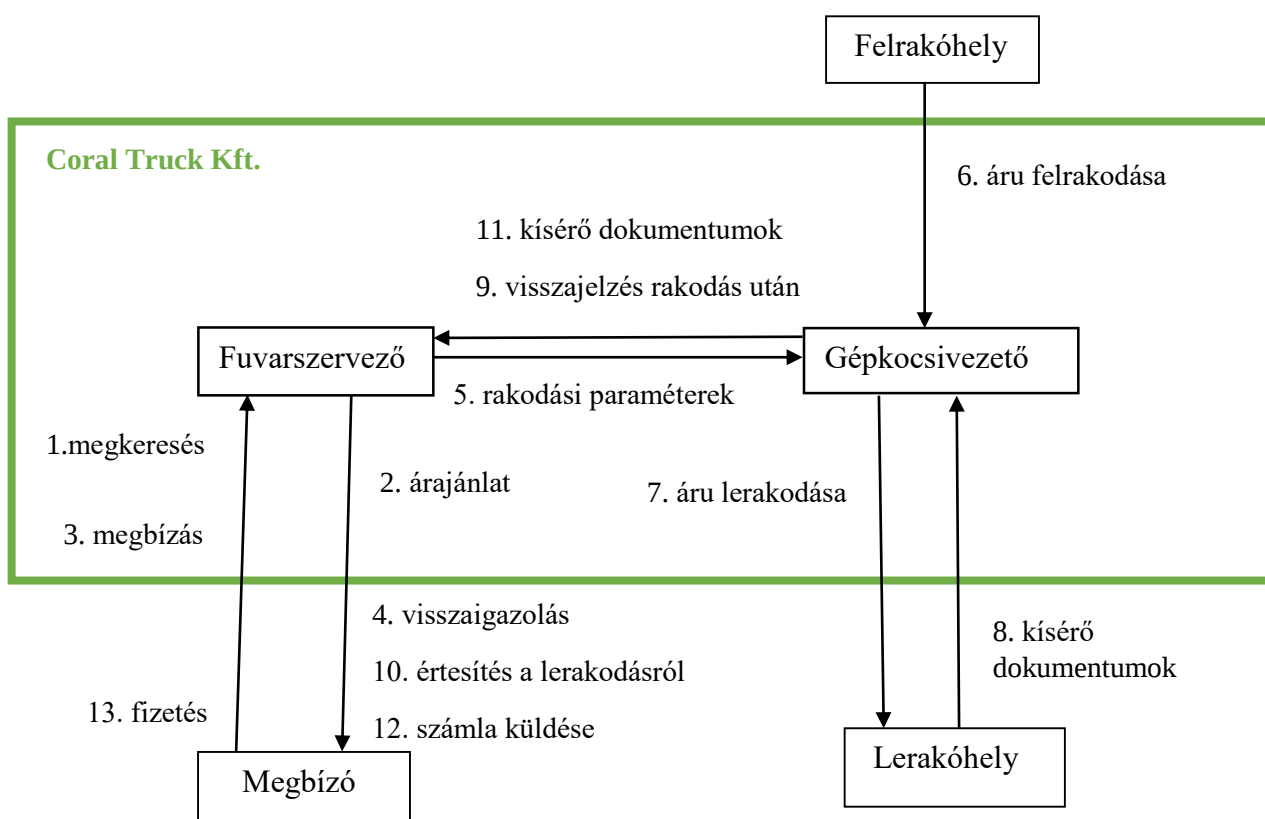
A rakodás általában a fel- és lerakó helyek feladata. Az eseteknek megközelítőleg 90%-ában egyik nap felrakodják az árut és következő nap meg is érkezik a címzetthez, ahol lerakodnak.

A rakodás napján általában nincs szükség arra, hogy a fuvarszervező kollégák kommunikáljanak a gépkocsivezetővel, mivel a WebEye-on keresztül látják a jármű aktuális helyzetét. Fennakadás esetén, például amikor nem jó a kapott rakodási szám vagy eltérő az árumennyiség, telefonon szoktak kommunikálni. Abban az esetben, ha minden rendben folyik és lerakták vagy felrakták az árut, egy üzenettel szokott jelezni a sofőr a fuvarszervezőknek. Néha a megbízó is kéri, hogy értesítsék őt a fel- vagy lerakódás után, ezt a fuvarszervező szokta megtenni e-mailen keresztül, és egyúttal a várható érkezési időpontot is megjelölik.

Az esetek többségében először megtörténik a rakodás, utána kapja meg a sofőr az árut kísérő dokumentumokat, ezután indul a következő felrakóhelyre. A felrakóhelyen megkapják az ömlesztett áruhoz tartozó mérlegjegyet, mivel ömlesztett áruk esetén súly alapján számítják a fuvardíjat, kapnak szállítólevelet és a nemzetközi fuvarlevelet, a CMR-t, ezeken kívül

pedig néha számlát is mellékelnek. A leigazolt dokumentumok általában pár napon, legrosszabb esetben egy-két héten belül megküldésre kerülnek az irodába és a teljesített fuvarmegbízást ki lehet számlázni. Ezeket a dokumentumokat postai úton kapják meg vagy a gépkocsivezető juttatja el az irodába. A megbízó felé kiállított számlákat általában ki szokták postázni nekik, ami belföldi megbízó esetén egy-két napon belül meg is érkezik. Vannak olyan ügyfelek, akik nem igénylik a kinyomtatott számlát, nekik pdf formátumban továbbítja a cég a számlákat. A fizetési határidő onnantól számolandó, amikor az ügyfél kézhez kapta a számlát, a fuvar akkor tekinthető lezártnak, miután a fuvardíj kifizetésre került. Amennyiben az ügyfélnek tovább kell számláznia egy partnerére, úgy akkor zárul le a fuvar, amikor a partner rendezte a tartozást. A fuvarhoz kiállított dokumentumokat archiválják arra az esetre, ha később szükség lenne rájuk.

Egy fuvarfeladat modellje a 12. ábrán látható:



12. ábra: Egy fuvar folyamatának modellje a Coral Truck Kft.-nél (forrás: saját szerkesztés)

2.13 A koronavírus hatása

A fuvarozó és szállítmányozó vállalat működésére a koronavírus szinte csak pozitív hatással volt, a járvány kirobbanásának első 2 hetétől eltekintve, amikor többek között a közúti fuvarozást is korlátozták.

Mivel főként külföldre történik fuvarozás és szállítmányozás, ezért a határ- és útlezárások negatív hatással voltak a működésre. Ebben az időszakban a külföldről Magyarországra hazatérő kamionsofőröknek automatikusan – attól függetlenül, hogy az alkalmazott mutattak-e a koronavírus tüneteit vagy sem – 14 napos karanténba kellett vonulniuk, ami miatt nem volt folyamatos a munka, nagy kiesések voltak. Olyan nem fordult elő, hogy egy sofőr munkaideje lejárt volna, mielőtt beért a szállítmánnyal a lerakódóhelyre, viszont egy időszakban Szlovéniában határzárát rendeltek el. Ennek következtében az Olaszországból hazafelé tartó sofőröknek vissza kellett fordulniuk a szlovén határról, mivel csak Ausztrián keresztül volt lehetőségük Magyarországra jönni, ez pár alkalommal fordult elő a koronavírus kezdeti időszakában. Néhány le- és felrakóhelynél a cégek igényelték, hogy a szállítmányukat fuvarozó sofőr oltással rendelkezzen, de ez csak a 2021-es évben fordult elő, ma már nem.

Ezen kívül a vállalat számára csak pozitív hozadékaik voltak a járványhelyzetnek.

A sok bezárás és leállás következtében lecsökkent az üzemanyag iránti kereslet, ami lenyomta az árakat. A fuvardíjakra nem volt különösebb hatással az előállt helyzet, jelentős mértékben nem csökkentek és nem is nőttek. A fuvarok költsége viszont alacsonyabb lett, mivel a költségszerkezetben nagy hányadot tesz ki az üzemanyag költsége.

A járványhelyzet hatására a forint gyengülni kezdett az euróhoz képest, ami a cég szempontjából előnyös helyzetet teremtett. A bevételek egy része euróban, másik része forintban érkezik, de a szerződések többnyire euróban kötöttek, a megegyezések ebben történnek, a kiadások nagy részét viszont forintban fizetik (bérek, járulékok, magyarországi szervízek).

A vállalatot az miatt is érte kevesebb negatív hatás a koronavírus helyzet miatt, mert élelmiszeripari cikkeket és takarmányt exportálnak, így nem csökkent a kereslet. A megbízások száma nem lett kevesebb ebben az időszakban sem, inkább ellenkezőleg, azt tapasztalták, hogy valamelyest növekedett a fuvarozandó áruk mennyisége. Ennek az is lehetett az oka, hogy általánosságba véve csökkent a fuvarkapacitás, voltak olyan fuvarozók, akik ebben az időszakban eltűntek, ami több lehetőséget teremtett.

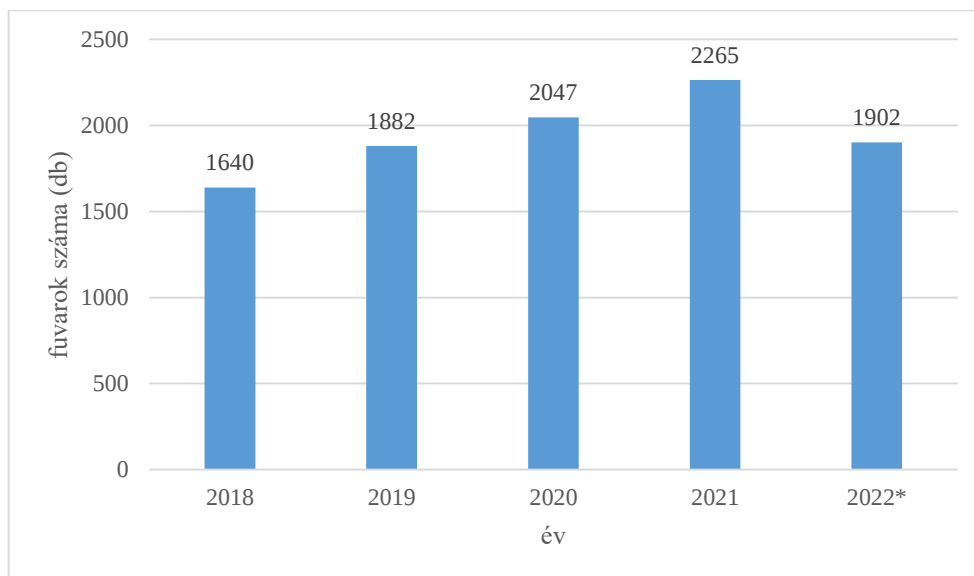
2.14 Fuvarok számának alakulása

A vállalat a lezárt fuvarfeladatok esetén nem különíti el az export és import fuvarokat. Mivel nagyon ritkán van üres járatuk, vagyis az esetek túlnyomó többségében egy export után az adott járműre szerveznek egy import fuvart is és fordítva, így az exportok és importok aránya az EU területén belül megközelítőleg 50-50%. A fuvarok számának alakulását az 1. táblázat foglalja össze.

A 13. ábrán az EU-n belüli fuvarok számát tüntettem fel 2018-tól 2022 augusztus 31-ig bezárólag (a grafikonon 2022* jelöléssel). Jól megfigyelhető, hogy a fuvarok száma növekvő tendenciát mutat, 2018-ról 2019-re 14,8%-kal, 2019-ről 2020-ra 8,8%-kal, 2020-ról 2021-re pedig 10,6%-kal nőtt a megbízások száma és a 2022 augusztus végi adatok alapján valószínűsíthető, hogy ez a növekedés ezután is folytatódni fog.

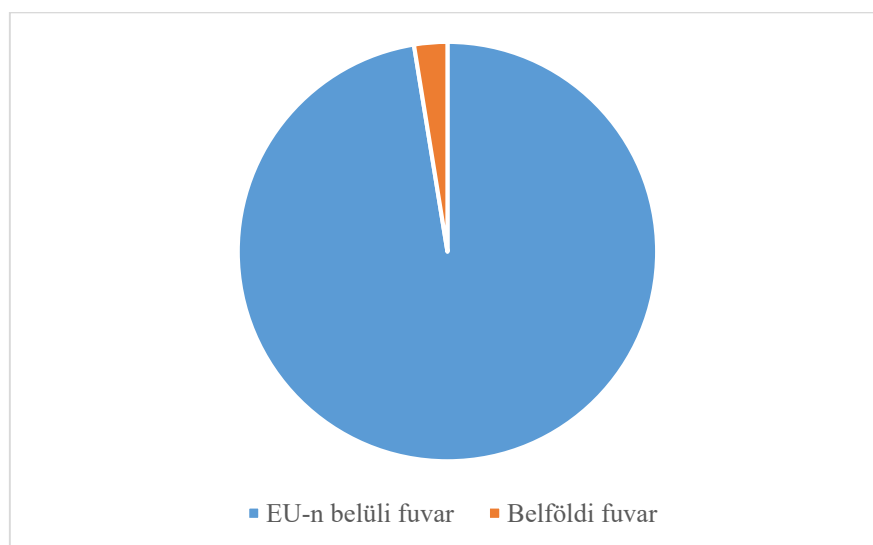
1. táblázat: Fuvarok számának alakulása augusztus 31-ig
(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)

	2018	2019	2020	2021	2022*
EU-n belüli fuvar	1640	1882	2047	2265	1902
Belföldi fuvar	12	112	113	114	50
EU-n kívüli fuvar	0	0	0	1	0
Összesen	1652	1994	2160	2379	1952
Külföldi fuvarok %-os emelkedése évről évre		14,8	8,8	10,6	



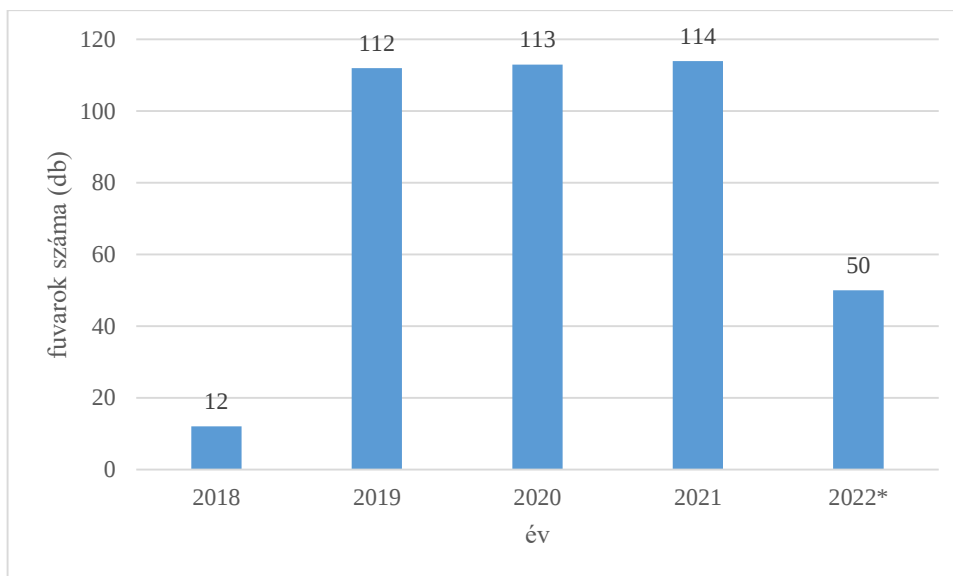
13. ábra: EU-n belüli fuvarok száma 2018 és 2022 között
(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)

A 14. ábra jól érzékelteti, hogy a vállalat fő profilja a nemzetközi fuvarozás, nem pedig a belföldi. A belföldi fuvarok az összesnek mindössze 2,56%-át teszik ki.



14. ábra: EU-n belüli és belföldi fuvarok száma
(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)

Ahogy a 15. ábrán látható, a belföldi fuvarok száma 2018-ról 2019-re jelentősen megnövekedett, a következő években viszont ugyanolyan arányú maradt, mint 2019-ben. Az augusztus 31-ig teljesített belföldi fuvarok száma alapján 2022-ben is az előző évekhez hasonlóan fog alakulni a számuk.



15. ábra: Belföldi fuvarok száma 2018 és 2022 augusztus 31 között

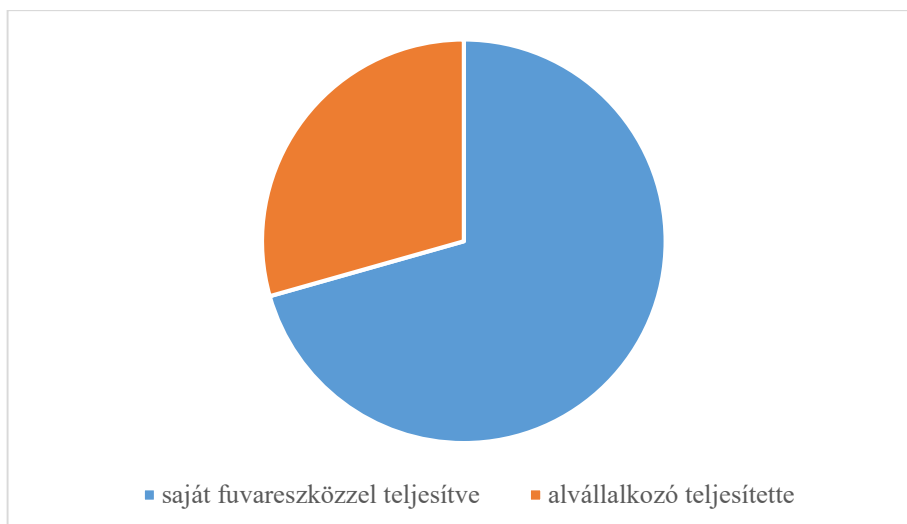
(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)

2022-ben augusztus 31-ig bezárólag az összes fuvarfeladatból a Coral Truck Kft. a saját járműveivel az összes addigi fuvarfeladat 70,6%-át bonyolította le, a fennmaradó 29,4%-ot alvállalkozónak adta ki. (2. táblázat) Ezt az arányt a 16. ábrán látható grafikon szemlélteti.

2. Táblázat: Saját és alvállalkozó által teljesített fuvarok aránya 2022-ben

(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)

	fuvarok száma (db)	összeshez viszonyított arány (%)
saját fuvareszközzel teljesítve	1343	70,6
alvállalkozó teljesítette	559	29,4
összesen	1902	100,0



16. Ábra: Saját és alvállalkozó fuvarszközzel teljesített fuvarok aránya 2022-ben augusztus 31-ig bezárólag
(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)

2.15 PESTEL analízis

A PESTEL elemzés során a vállalat szempontjából leginkább releváns makrokörnyezeti elemeket hat különböző csoportba lehet sorolni, ezek a politikai, a gazdasági, a társadalmi, a technológiai, a természeti és a jogi tényezők. A PESTEL analízissel az a célom, hogy megvizsgáljam, milyen változások következhetnek be a makrokörnyezetben a jövőben a jelenlegi állapothoz képest. Azért hasznos ilyen elemzést készítenie egy vállalatnak, mert így a lehetséges változásokra fel tud készülni, a stratégiai tervezés során is figyelembe tudja venni ezeket a változási tendenciákat. (Balaton - Tari, 2016)

A Coral truck Kft. PESTEL analízisét a 3. táblázatban összesítettem:

3. táblázat: Vállalati környezeti elemzés (PESTEL analízis)

(forrás: saját szerkesztés)

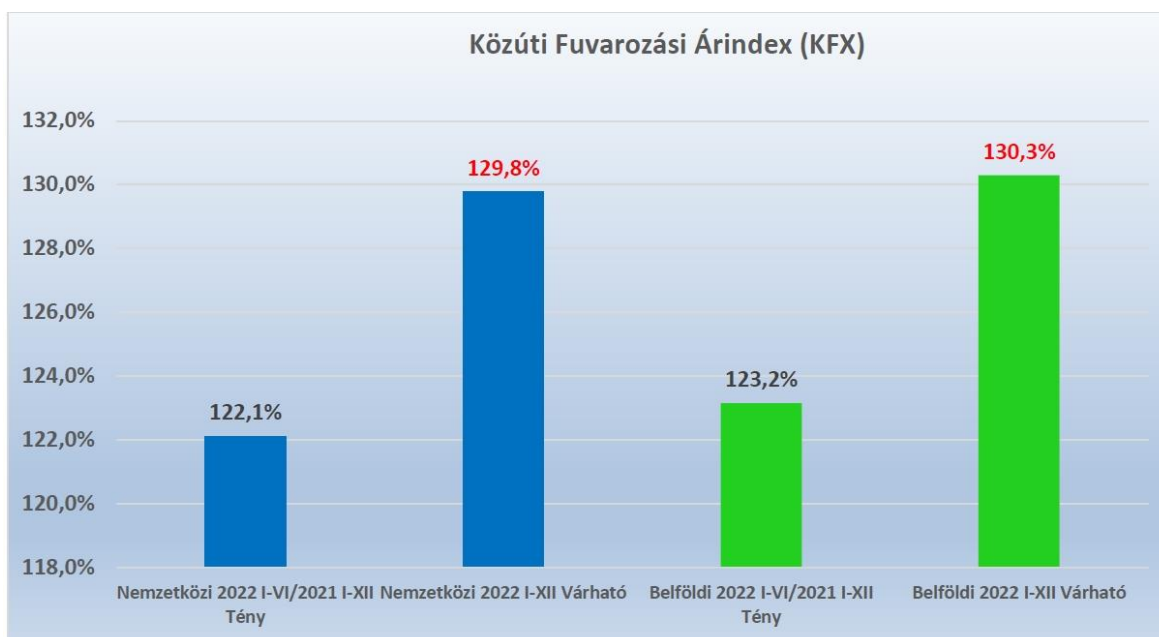
Politikai tényezők	- Útdíjak emelése - jegybanki alapkamat emelése
Gazdasági tényezők	- infláció - járművek beszerzési és finanszírozási költségének emelkedése - gyártók áremelése - szerviz díjak emelkedése - üzemanyagár-emelkedés
Szociális, társadalmi tényezők	- sofőrök elvándorlása - sofőrök bérének emelése - irodai dolgozók bérének emelése
Technológiai tényezők	- Webeye
Természeti tényezők	- Aszály
Jogi tényezők	- AETR egyezmény - Európai Unió jogszabályok harmonizációja

Gazdasági környezet:

A közúti fuvarozás díjai nagymértékben emelkedtek a 2022-es évben. Ennek főbb okai az emelkedő üzemanyag árak, a gépkocsivezetők béreinek emelkedése, a járművek beszerzési költségének és finanszírozási költségének növekedése, amiket a jegybanki alapkamat emelése és a gyártók fokozatos áremelése okoz. Ezeket az emelkedett költségeket a fuvarozó vállalatoknak be kell építeniük a fuvardíjaikba, hogy továbbra is eredményesen tudjanak működni. Már az év első felében 22-23%-ban kellett volna a fuvardíjaknak növekednie, nem csak 13-15%-kal, amivel ténylegesen emelkedtek.

A 17. ábrán lévő diagramról leolvasható, hogy a nemzetközi fuvarozásnál 22,1%-os, a belföldi fuvarozásnál 23,2%-os díjemelés tudná kompenzálni a költségek növekedését.

Valószínűsíthető, hogy a közúti költségek növekedése még nem fejeződött be, a további üzemanyagár-emelkedés, az infláció és a rezsiköltségek emelkedése miatt a fuvardíjak előreláthatóan 30%-ban is emelkedhetnek idén.³



17. Ábra: A Közúti Fuvarozási Árindex értéke 2022 első félévében, 2021-hez viszonyítva

(forrás: <https://trans.info/hu/a-rendszervaltas-ota-nem-latott-emelkedest-erhetnek-el-a-kozuti-fuvarozas-dijai-2022-ben-mondja-lajko-ferenc-302791>)

³ <https://trans.info/hu/a-rendszervaltas-ota-nem-latott-emelkedest-erhetnek-el-a-kozuti-fuvarozas-dijai-2022-ben-mondja-lajko-ferenc-302791>

Szociális környezet:

Napjaink jellemző problémája a sofőrhiány, mivel sok gépkocsivezető a külföldi munkavégzésben nagyobb lehetőséget lát. A jelenlegi infláció és a rezsiköltségek emelkedése miatt a fuvarozó cégeknek emelnie kell a gépkocsivezetők és az irodai dolgozók bérét is. Ezeken kívül problémát okozhat a munkaerő megfelelő képzettségének hiánya is.⁴

Technológiai tényezők:

Napjainkban elérhetővé váltak különböző közlekedésinformatikai szoftverek, amelyek segítségével a teljes flotta mozgását le lehet követni. Ezek a szoftverek valós idejű információkat szolgáltatnak akár okostelefonra is, amivel nagyban megkönnyítik a járművek lekövetését.

Természeti tényezők:

A 2022-es év extrém aszályos időszakainak következtében az állam rendelkezéseket hozott, a búza, a kukorica, a rozs, a zab, az árpa, a napraforgó és a szójabab exportja bejelentésköteles, a bejelentést követően az államnak 30 napig elővásárlási joga van, amivel ezidáig még nem élt. A magyar búza és kukorica export szállítmányokat azonban jelenleg nem ez tartja vissza, hanem azok magas ára és az országba beáramló nagy mennyiségű olcsóbb ukrán gabona.⁵

Politikai és jogi környezet:

Az útdíjak nagymértékben növekedtek az utóbbi időszakban, ami szintén hozzájárult ahhoz, hogy a fuvarozó vállalatok emeljék a fuvardíjaikat. Az inflációkövető útdíjemelést a teherautókra vonatkozva 2023. január elsejétől előrehozták 2022. október közepére.⁶

⁴<https://trans.info/hu/41-kal-nott-az-europai-soforhiany-tavaly-es-ennel-meg-rosszabb-lesz-figyelmeztet-az-iru-303677>

⁵<https://www.vg.hu/agrar/2022/09/nem-fogja-fedezni-a-hazai-igenyt-az-idei-kukoricatermes>

⁶<https://www.azepenzem.hu/cikkek/a-havi-matrica-70-szazalekkal-dragul/8877/>

Az Európai Unió harmonizálta a közúti fuvarozásra vonatkozó jogszabályokat. A Lisszaboni Szerződés keretén belül az Európai Unió egy olyan közös közúti közlekedéspolitikát ismertet, ami a versenyfeltételeket egységesíti és harmonizálja a tagállamok fuvarozáshoz kapcsolódó jogszabályait. Ezek a jogszabályok az adózásra (például gépjárműadó), az állami támogatásokra és szociális rendelkezésekre és a műszaki előírásokra is vonatkozik, meghatározták a járművek legnagyobb megengedett méretét és tömegét. Környezetvédelmi intézkedésekre is sor került, az Európai Unió emissziós normákat vezetett be a járművek szennyezőanyag kibocsátásának csökkentésére.⁶

⁶ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/128/kozuti-fuvarozas-a-jogszabalyok-harmonizacioja>

2.16 SWOT analízis

A SWOT analízis egy vállalatot két megközelítésből vizsgál, a külső és belső tényezőket különíti el. Külső tényezők alatt az ezidáig kiaknázatlan lehetőségeket és a lehetséges veszélyeket, belső tényezők alatt pedig a cég erősségeit és gyengeségeit értjük. A belső tényezők vizsgálata során sorbaveszem, hogy melyek azok a dolgok, amikben a versenytársaknál jobban teljesítenek és mik azok, amikben még fejlődni lehetne. (Hetesi - Veres, 2016)

A Coral Truck Kft. SWOT mátrixa a 4. táblázatban látható:

4. táblázat: A Coral Truck Kft. SWOT mátrixa

(forrás: saját szerkesztés)

	Erősségek (Strengths)	Gyengeségek (Weaknesses)
Belső tényezők	- Rugalmasság - Versenyképes fuvardíjak - Állandó partnerkör - Modern eszközpark - Korszerű eszközök - Béremelés - Nincs hétvégi munkavégzés a sofőröknek - Telephelyek elhelyezkedése	- nem alkalmaznak szabványokat - olasz nyelvtudás hiánya - nincs saját szervizműhely - vállalatirányítási rendszer
	Lehetőségek (Opportunities)	Veszélyek (Threats)
Külső tényezők	- újabb pályázatok - saját telephely létesítése - saját szervizműhely létesítése	- infláció - sofőrök elvándorlása - aszály miatti gabona hiány - üzemanyagár-emelkedés - drága útdíjak - más szállítási módok elterjedése

Erősségek:**Partnerek:**

Többnyire állandó partnerekkel dolgoznak, ez a megbízói kör már évek óta állandó. A partnerek meg vannak elégedve a szolgáltatás minőségével, nagyon ritkán fordul elő az, hogy másik fuvarozó cégre váltanak.

Telephelyek:

A két telephely, ahol a járművek parkolnak földrajzilag kedvezően helyezkedik el, az egyik Magyarország középső régiójában, a másik pedig a tranzitútvonalon, Szlovénia közelségében.

Versenyképes fuvardíjak:

Fuvardíjaik kalkulálásánál törekszenek arra, hogy a versenytársak fuvardíjai alá tudjanak ígérni, ezzel is segítve a meglévő partnerkör megtartását.

Rugalmasság:

A versenytársakkal szemben nagy előny, hogy rugalmasak, vagyis rövid határidőn belül tudnak fuvarkapacitást biztosítani versenyképes fuvardíjak mellett. A versenyképes fuvardíjakat a költségek minimalizálásával tudják elérni.

Nincs hétvégi munkavégzés:

Többnyire úgy szervezik a fuvarfeladatokat, hogy a gépkocsivezetőknek hétvégén ne kelljen dolgozniuk és otthon tudjanak lenni, nem szokott olyan előfordulni, hogy több hétig egyhuzamban külföldön kell tartózkodniuk. Ez miatt nagyobb a megtartóerejük, kevésbé tapasztalják a sofőrök elvándorlását és a sofőrhiányt, ilyen szempontból versenyelőnyben vannak más nemzetközi fuvarozó cégekkel szemben, ahol erre nem fektetnek hangsúlyt.

Bérek emelése:

Az infláció kompenzálására és a sofőrök elvándorlására tekintettel időről-időre bért szoktak emelni, ezzel is segítve a munkaerő megtartását.

Modern eszközök:

A vállalat további erősségei közé tartozik, hogy mindig is nagy hangsúlyt fektettek arra, hogy modern eszközparkkal és korszerű flottával dolgozzanak, amelynek kicsi a szervizigénye. A flotta átlagéletkora megközelítőleg 2 év, ezzel ki lehet azt küszöbölni, hogy a járművek sokat álljanak szervizelés miatt és mindig időben legyenek kézbesítve a szállítmányok.

Gyengeségek:

Vállalatirányítási rendszer:

A FuvarSys-nél léteznek felhasználóbarátabb vállalatirányítási rendszerek is, viszont sokkal nagyobb erőfeszítést igényelne egy teljesen új programot bevezetni és megtanulni kezelni. Alapjáraton meg vannak vele elégedve, az igényeiknek megfelel, ezért kitartanak a használata mellett, a fejlesztőik szükség esetén tudnak frissíteni, módosítani a programon.

Saját szervizműhely hiánya:

A vállalat nem rendelkezik saját szervizműhellyel, így szerviz szolgáltatást kell igénybevenniük az eszközparkban, ahol a járműveiket parkoltatják.

Nyelvtudás:

Előnyük, hogy a cég minden alkalmazottja beszél angolul, néha azonban hátrányuk származhat abból, hogy egyik kolléga sem beszél olaszul. Tekintettel arra, hogy nagyrészt olasz-magyar viszonylatban teljesítenek fuvarfeladatokat, ritkán adódnak olyan helyzetek, amikor ez hasznukra válhatna.

Szabványok:

Fuvarfeladatokhoz kapcsolódó ISO szabványokat nem alkalmaznak.

Lehetőségek:

Saját telephely és saját szervizműhely létesítése:

Költségmegtakarítás okán célszerű lenne saját szervizműhelyt üzemeltetniük. A vállalat hosszútávú céljai között a saját eszközpark létesítése mellett a saját szervizműhely kialakítása is szerepel, ha van rá lehetőség, ezt pályázat keretein belül is megvalósíthatják.

Veszélyek:

Üzemanyagár-emelkedés:

A kiadások nagy hányadát az üzemanyagköltség teszi ki, ezért az utóbbi hónapokban a folytonos energiahordozóár-emelkedések mellett gyakran kell ellenőrizniük, hogy jelenleg belföldön vagy a tranzitútvonalakba eső országokban olcsóbb tankolni. A 2022-es őszi időszakban Szlovéniában 2 hetente, Magyarországon pedig megközelítőleg 2 naponta változnak az üzemanyagárak.

Sofőrhány:

Az utóbbi években nemzetközi szinten problémát jelent a sofőrhány, a fuvarszközöknek 5-10%-a is állhat ez miatt. A Coral Truck ezt csak kis mértékben tapasztalja, még nem fordult elő olyan, hogy hetekig, hónapokig állt volna egy kamionuk, mert ne lett volna sofőr, aki vezesse. Abban az esetben, amikor egy gépjárművezető felmond, általában viszonylag hamar, már a felmondási idő alatt találunk új kollégát a helyére, ritka esetekben egy-két hetet kell várniuk új sofőr jelentkezésére.

Útdíjak emelkedése:

A gyakran tranzitútvonalba eső Szlovéniában eddig is magas útdíjakat kellett fizetni, emellett 2022 októberétől Magyarországon is jelentős mértékben drágul az útdíj-matricák ára.

Infláció:

A már korábban említett üzemanyagár-emelkedésen és útdíj emelkedésen kívül napjainkban minden területen áremelkedéssel kell számolni az infláció miatt, az inflációhoz alkalmazkodva az alkalmazottak bérét is meg kellett emelni.

Aszály:

Kissé nehezebb megbízást szerezni most, mivel az idei év aszályos nyári időszaka és a háborús körülmények miatt kisebb a magyar termény export mennyisége. Viszont a vállalatnak ez nem okoz fennakadást, mivel ezeket a kiesett fuvarokat pótolni tudja más raklapos áruval, a helyzet annyiban nehezebb, hogy a fuvarszervező kollégáknak több munkája van a fuvarok megszervezésével. Sokféle árut szállítanak gabonák helyett, például papírcikkeket.

Más szállítási módok elterjedése:

Az eddig felsorolt veszélyeken kívül azt sem érdemes figyelmen kívül hagyni, hogy egy-egy relációra más módon, például vasúti szállítással is kaphatnak a potenciális megbízók versenyképes ajánlatot.

2.17 Magyarországi logisztikai szolgáltatók területi eloszlása

Kutatásom során a 100 legfontosabb magyarországi logisztikai szolgáltatásokat végző vállalatok területi eloszlását a Hoover-index segítségével számítottam ki. A Hoover-index egy gyakran használt területi egyenlőtlenségi mutató, amely két mennyiségi ismerv területi megoszlása közötti eltérést méri százalékban kifejezve. A Hoover-indexet az alábbi képlet alapján lehet kiszámolni:

$$H = \frac{\sum_{i=1}^n |x_i - f_i|}{2}$$

ahol

x_i = az i területegység részesedése (%) az egyik változó értékeiből

f_i = az i területegység részesedése (%) a másik változó értékeiből

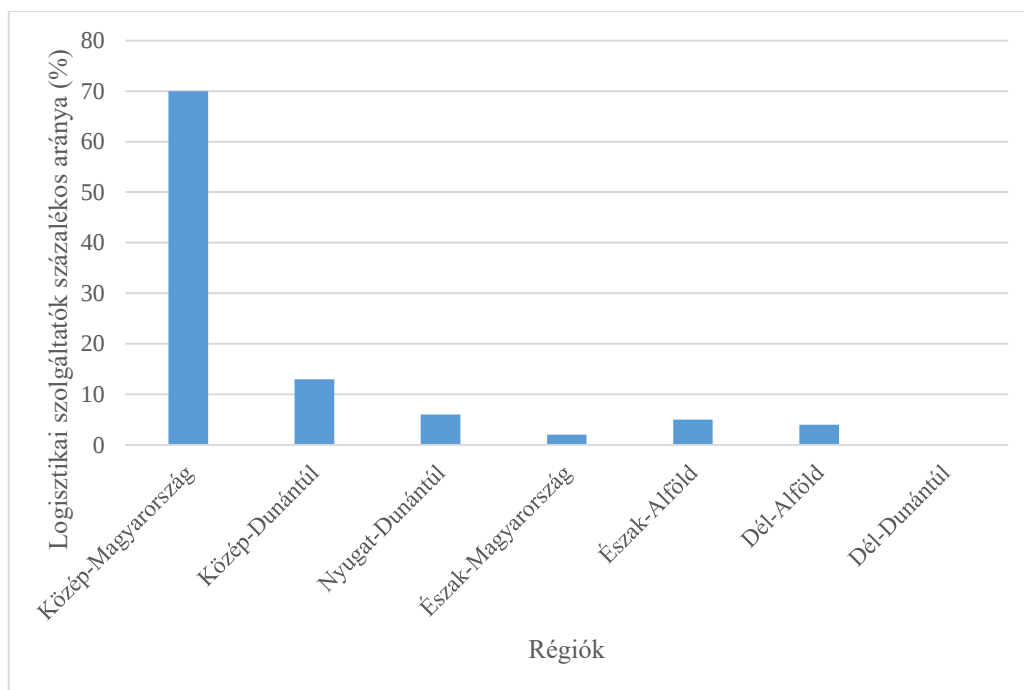
Az index kiszámításával tehát meg lehet kapni, hogy az egyik vizsgált jellemző mekkora hányadát vagy hány százalékát kell átcsoportosítani annak érdekében, hogy a területi megoszlása a másik vizsgált tulajdonság területi megoszlásával megegyezzen.

(Molnár, 2017)

Magyarország régióinak területéből és a top 100 magyar logisztikai szolgáltatást végző vállalatok régiónkénti számából az 5. táblázat segítségével számítottam ki a Hoover-indexet. A táblázatban feltüntetett adatokból leszűrhető, hogy a logisztikai tevékenységet folytató vállalatok túlnyomó része, 70 százaléka a közép-magyarországi régióban helyezkedik el. A kiszámított területi egyenlőtlenségi index értéke 65,95%, ami azt jelenti, hogy Magyarországon a logisztikai szolgáltatásokat nyújtó vállalatok egyenlőtlenül oszlanak el az ország régióiban. A vállalatok nagy arányú koncentrációja a közép-magyarországi régióban a táblázatot követő grafikonon is megmutatkozik, ahol a logisztikai szolgáltatók százalékos megoszlását ábrázoltam. (18. ábra) A Coral Truck Kft. által használt egyik telephely a közép-dunántúli, a másik pedig a nyugat-dunántúli régióban helyezkedik el, ez olyan szempontból előnyös, hogy a vállalatnak jóval kevesebb nagy logisztikai szolgáltatóval kell versenyeznie, mintha Közép-Magyarországon lenne a központja, a legfőbb partnerek közelében és a leggyakrabban használt tranzitútvonalon helyezkedik el a két telephelyük.

5. táblázat: Hoover-index számítása

Régiók	Logisztikai szolgáltatók száma (db)	Régió területe (km ²)	Logisztikai szolgáltatók eloszlása (%)	Régiók területi eloszlása (%)	Logisztikai szolgáltatók eloszlása - Régiók területi eloszlása	Abszolútérték
Közép-Magyarország	70	6 919	70	7,44	62,56	66,56
Közép-Dunántúl	13	11 263	13	12,11	0,89	1,89
Nyugat-Dunántúl	6	11 182	6	12,02	-6,02	6,02
Észak-Magyarország	2	14 169	2	15,23	-13,23	13,23
Észak-Alföld	5	13 429	5	14,44	-9,44	9,44
Dél-Alföld	4	17 754	4	19,08	-15,08	15,08
Dél-Dunántúl	0	18 314	0	19,69	-19,69	19,69
Összesen	100	93 030	100	100,00	0,00	131,91
Hoover-index						65,95 %



18. ábra: Logisztikai szolgáltatók százalékos megoszlása Magyarország egyes régióin belül

(https://www.ksh.hu/statszemle_archive/2000/2000_12/2000_12_945.pdf és <https://logisztika.com/a-top-100-aruszallitas-es-raktarozas-fotevekenysegu-vallalkozas-magyarorszagon/> alapján saját szerkesztés)

3. Következtetések

Kutatásom során számos következtetést tudtam levonni mind a vállalat belső, mind a külső környezetéről. Megfigyeltem, hogy a vállalat nagyrészt igyekszik állandó partnerekkel dolgozni és viszonylag ritkán fordul elő olyan, hogy ezek a partnerek más fuvarozóra váltanának. A két használt telephely tranzitútvonalak és a partnerek telephelyeinek szempontjából kedvezően helyezkedik el.

Véleményem szerint nagy előny, hogy a vállalat minden esetben törekszik a rugalmasságra, általában rövid idő alatt tudnak fuvarkapacitást biztosítani és megoldják a fuvarfeladatokat, mindezt versenyképes fuvardíjak mellett, észrevételem szerint ez a két tényező nagyban elősegíti az állandó partnerek megtartását. Azt észrevételeztem, hogy a vállalat a saját gépjárművei számának növekedésével minden évben egyre több fuvart tudott lebonyolítani.

A sofőrök megtartásában nagy szerepet játszik az, hogy az esetek túlnyomó többségében a cégnél nincsen hétvégi munkavégzés és hogy időről-időre inflációkompenzáló fizetésemelést kapnak, így a jelenleg európai szinten problémát jelentő gépkocsivezető-elvándorlást csak minimális mértékben tapasztalják. Abban az esetben, ha felmond egy sofőr, általában hamar találunk új munkaerőt a helyére, sokszor már az előző sofőr felmondási ideje alatt.

További előnyük, hogy modern eszközökkel dolgoznak, amivel minimalizálni tudják azt az időt, amit a járművek szervizben töltenek, így a fuvarfeladatok teljesítése gördülékenyen folyik.

A vállalat működésében kiemelhető hiányosság, hogy jelenleg nincsen saját szervizműhelyük és telephelyük, ezek létesítése a jövőre nézve egy lehetőség, amelynek megvalósításával hosszútávon költséget tudnának megtakarítani.

A céget 2022 őszén leginkább veszélyeztető tényező az energiahordozó-árak folyamatos emelkedése, a kiadásaik meghatározó eleme az üzemanyagköltség, ezért rendszeresen monitorozzák a tranzitútvonalba eső országok üzemanyagárait.

Következő kiemelhető veszélyforrás az útdíjak folyamatos emelkedése, 2022 októberétől belföldön is drágultak, a tranzitútvonalba eső Szlovéniában már az elmúlt években is magas útdíjakat kellett fizetni.

Az idei évben minden területen költségnövekedést okozott és okoz az infláció, amit a vállalatnak ellensúlyoznia kell a munkavállalók bérének időszakos emelésével. Az emelkedő üzemanyag árakat, a járművezetők béreinek emelkedését, a járművek beszerzési költségeit és a finanszírozási költségének növekedését be kellett építeni a fuvardíjakba, ezért 2022-ben a fuvardíjakon is emelnie kellett a logisztikai szolgáltató vállalatoknak és a Coral Truck Kft-nek is.

A vállalat mindennapi működését az is nagyban befolyásolta, hogy csökkent a magyar export gabona mennyisége 2022 aszályos nyári időszaka és a háborús körülmények miatt. Ezt a problémát viszont sikerült megoldaniuk azzal, hogy gabona helyett sok más terméket is fuvaroznak az ügyfelek számára rendszeresen.

A Hoover-index kiszámításával arra a következtetésre jutottam a magyar logisztikai szolgáltató vállalatokat illetően, hogy kirívóan egyenlőtlen az eloszlásuk Magyarország régiót tekintve. Fuvarozó és szállítmányozó tevékenységet folytató cégek legnagyobb számban Közép-Magyarországon helyezkednek el, ehhez képest a Coral Truck Kft. telephelyei a partnerek közelében és a leggyakrabban használt tranzitútvonalon helyezkednek el, ezeken a területeken nincsen annyi versenytárs, mintha a közép-magyarországi régióra szeretnének rendszeres megbízásokat kapni.

4. Javaslatok

Az állandó megbízói kör bővítésével a vállalat megkönnyítené a fuvarszervező kollégák mindennapi munkáját és egyszerűbbé tenné az előre tervezést. Így több lenne a rendszeres megbízás, amelyekre olyan időszakokban is lehet számítani, amikor úgy adódik, hogy jóval kevesebb ad-hoc megbízást kap a vállalat.

Ezzel kapcsolatos észrevételem az volt, hogy a vállalat nem reklámozza magát kellő mértékben, javasolnám, hogy a fuvarbörzén és egyéb szakmai honlapokon hirdesse magát, mivel ezzel is bővíteni tudná az állandó partnerkörét.

A vállalat működése szempontjából előnyös lenne, ha az alkalmazottakat időről-időre szakmai tréningekre vagy továbbképzésekre küldené azzal a céllal, hogy a tudásuk naprakész legyen és a jövőben felmerülő esetleges nehézségeket minél könnyebben tudják megoldani.

A cég tervei között szerepel egy telephely és a telephelyen saját szervizműhely létesítése. Javasolnám, hogy mérjék fel az igényeket a megbízók, főként az állandó megbízók körében, hogy érdemes lenne-e raktépületet is építeni majd a telephelyre, van-e arra tényleges igény, hogy raktározással is kiegészítse a vállalat a szolgáltatásait. Amennyiben van erre igény és anyagilag is hosszútávon megtérülne ez a beruházás, úgy egy saját raktár megkönnyíthetné az export és import fuvarok összehangolását, megszervezését.

Összefoglalás

A logisztika a történelem során mindig befolyással volt más gazdasági-társadalmi szegmensek fejlődésére, feladata a rendszereken belüli és kívüli anyag- és információáramlás tervezése, szervezése, irányítása és ellenőrzése, és a tárgyi feltételek megteremtése ahhoz, hogy a rendszerben minden feladat végrehajtható legyen.

Ellátásiláncról csak a 2000-es évektől kezdve beszélhetünk, az ellátásilánc-menedzsmentbe már beletartozik az összes tevékenység tervezése és irányítása, ami az ellátási láncban zajlik. A logisztikához képest az a legnagyobb különbség, hogy az ellátásilánc-menedzsment összehangolja az ellátási lánc partnereinek működését.

A szállítmányozás és a fuvarozás a logisztika részei, a különbség köztük az, hogy a szállítmányozás szellemi munka, a szállítmányozó vállalat fizikailag nem mozgat árut. A speditőr feladata az, hogy logisztikai, nyelvi, fuvarjogi, földrajzi és szervezői szakismereteinek segítségével megszervezze az árutovábbítást, optimalizálva az időt és a költségeket, képviselve a megrendelő érdekeit. A fuvarozás pedig az áru fizikai mozgatása, amely során az eljut a megrendelőtől a címzetthez.

A Coral Truck Kft. egy fuvarozó és szállítmányozó vállalat, főbb profilja az olaszországi importok és exportok. Import irányba sokféle cikket, export irányba főként ömlesztett árut szállítanak. Legfontosabb stratégiai céljaik közé tartozik a vevői elégedettség elérése, a folyamatos fejlődés és a gazdaságos működés. Mindennapi fuvarszervezői tevékenységük során a FuvarSys vállalatirányítási rendszert, a WebEye-t, a Google Sheet-et és a Timocom fuvarbörzét használják.

Kutatásom során a vállalat külső és belső tényezőit vizsgálva PESTEL és SWOT elemzést végeztem, a magyarországi logisztikai szolgáltatók régiónkénti elhelyezkedéséből pedig Hoover-indexet számoltam. A Coral Truck Kft. legnagyobb erőssége a rugalmassága, a versenyképes fuvardíjai és a modern eszközparkja. Kiemelhető hiányosságuk a saját szervizpark hiánya, jelenleg és a közeljövőben a legnagyobb veszélyt a működésükre az infláció jelenti, ami többek között a folyamatos üzemanyagár-emelkedésben és a drága útdíjakban mutatkozik.

A Coral Truck folyamatosan növelte a flottáját, ennek következményeként teljesített fuvarjainak száma az utóbbi időszakban évről évre növekedő tendenciát mutat.

Diplomadolgozatomban végén javaslatot tettem az állandó partnerkör bővítésére, a nagyobb mértékű promócióra, több szakmai továbbképzésre és egy saját raktárépület létesítésére.

A továbbiakban is érdemes lehet azzal foglalkozni, hogy a háborús helyzet, az infláció, az aszály, az útdíjak emelkedése, a sofőrhiány, az energiahordozó-árak emelkedése és a logisztika területén való informatikai és egyéb technológiai fejlesztések milyen hatást gyakorolnak majd hosszútávon a logisztikai szolgáltatások minőségére és milyen új megoldásokat hoznak a felsorolt kihívások.

Irodalomjegyzék

1. Balaton K. – Tari E. (2016): *Stratégiai és üzleti tervezés* [Digitális kiadás.] Budapest: Akadémiai
Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789630598781> Letöltve: https://mersz.hu/hivatkozas/dj114seut_29_p9/#dj114seut_29_p9 (2022. 09. 11.)
2. Benkő, J., 2017. *Logisztikai rendszerek*. Gödöllő: LOKA. 11-17 p.
3. Chikán, A., 2008. *Vállalatgazdaságtan*. Budapest: Akadémiai Kiadó. 163 p.
4. Chopra, S. - Meindl, P. (2016): *Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation*. Pearson, 6th edition, 528 p.
5. Constantinovits M. – Sipos Z. (2021): *Nemzetközi kereskedelmi tranzakciók a 21. században* [Digitális kiadás.] Budapest: Akadémiai
Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634546627> Letöltve: https://mersz.hu/hivatkozas/m878nktas_107_p1/#m878nktas_107_p1 (2021. 10. 31.)
6. Demeter K. (2016): *Termelés, szolgáltatás, logisztika* [Digitális kiadás.] Budapest: Wolters Kluwer
Kft.. <https://doi.org/10.55413/9789632956084> Letöltve: https://mersz.hu/hivatkozas/wk88_16_p11/#wk88_16_p11 (2022. 10. 31.)
7. Gelei A. (2016): *Logisztikai döntések* [Digitális kiadás.] Budapest: Akadémiai
Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789630598088> Letöltve: https://mersz.hu/hivatkozas/dj165ld_6_p3/#dj165ld_6_p3 (2022. 11. 16.)
8. Halászné, S. E., 1998. *Logisztika*. Magyar Világ Kiadó. 105-120 p.
9. Hetesi E. – Veres Z. (2016): *Nonbusiness marketing* [Digitális kiadás.] Budapest: Akadémiai
Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789630597494> Letöltve: https://mersz.hu/hivatkozas/dj158nm_29_p1/#dj158nm_29_p1 (2022.09. 20.)
10. Horváth A. – Karmazin Gy. (2016): *Nemzetközi közúti árufuvarozás és szállítmányozás* [Digitális kiadás.] Budapest: Akadémiai
Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789630597418> Letöltve: https://mersz.hu/hivatkozas/dj70nkaes_13_p1/#dj70nkaes_13_p1 (2021.10.31.)

11. Kozma, T., 2017. Az ellátásilánc-menedzsment, mint hatékony vezetői eszköz. *Vállalkozásfejlesztés a XXI. században*, 321-334. p.
12. Körmendi L. - Pucsek J., 2008. *A logisztika elmélete és gyakorlata*. Saldo Zrt. 5-10 p.
13. Lakatos, P., 2018. *Logisztika a közszolgáltatásban*. Budapest: Dialóg Campus Kiadó. 11-34 p.
14. Molnár Tamás (2017): Empirikus területi kutatások és módszerek [Digitális kiadás.] Budapest: Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634540229> Letöltve: https://mersz.hu/hivatkozas/dj217etkem_39_p10/#dj217etkem_39_p10 (2022. 10. 01.)
15. Némon, Z. – Vörösmarty Gy., 2006. *Logisztika I*. Budapest: KIT Kft. 7-22 p.
16. Nyakasné dr. Tátrai J., 2006. *Szállítmányozás I*. Universitas-Győr Nonprofit Kft. 5-25 p.
17. Prezenszki, J., 1999. *Logisztika I*. Budapest 23-29 p.
18. Russell, S. H. (2007): Supply Chain Management: More Than Integrated Logistics, *Air Force Journal of Logistics* [Electronic version], Vol. XXXI, No. 2, 55-63. p.
19. Stocker, M., 2013. Dematerializálódás az értékteremtésben. *Vezetéstudomány*, XLIV. évf. 2013. 12. szám. kötet, 47. p.
20. Szász, L. - Demeter, K., 2017. *Ellátásilánc-menedzsment*. Budapest: Akadémiai Kiadó. 13-29 p.
21. Szegedi, J. P., 2003. *Logisztikamenedzsment*. Budapest: Kossuth Kiadó. 15-39 p.
22. Szegedi, Z., 2012. *Ellátásilánc-menedzsment*. Kossuth Kiadó. 17-31 p.

URL források:

1. <https://fuvar.hu/blog/szallitmanyozas/> Letöltve: 2021.11.15.
2. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Hungary_map_with_Balaton.png Letöltve: 2022.08.09.
3. <https://www.deviantart.com/xgeograd/art/Blank-Map-of-Europe-2015-572993024> Letöltve: 2022.08.09.
4. https://d-maps.com/carte.php?num_car=24418&lang=en Letöltve: 2022.08.09.
5. <https://trans.info/hu/a-rendszervaltas-ota-nem-latott-emelkedest-erhetnek-el-a-kozuti-fuvarozas-dijai-2022-ben-mondja-lajko-ferenc-302791> Letöltve: 2022.09.05.
6. <https://trans.info/hu/41-kal-nott-az-europai-soforhiany-tavaly-es-ennel-meg-rosszabb-lesz-figyelmeztet-az-iru-303677> Letöltve: 2022.09.24.
7. <https://www.azenpenzem.hu/cikkek/a-havi-matrica-70-szazalekkal-dragul/8877/> Letöltve: 2022.09.24.
8. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/128/kozuti-fuvarozas-a-jogszabalyok-harmonizacioja> Letöltve: 2022.09.30.
9. <https://www.vg.hu/agrar/2022/09/nem-fogja-fedezni-a-hazai-igenyt-az-idei-kukoricatermes> Letöltve: 2022.09.30.
10. https://slidetodoc.com/presentation_image_h/eb9cae883f740cfd6eddcba11b74a02c/image-2.jpg Letöltve: 2022.10.01.
11. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/2000/2000_12/2000_12_945.pdf Letöltve: 2022.10.02.
12. <https://logisztika.com/a-top-100-aruszallitas-es-raktarozas-fotevekenysegu-vallalkozas-magyarorszagon/> Letöltve: 2022.10.02.
13. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20200820> Letöltve: 2022.10.02.

Ábrajegyzék

1. ábra: A logisztikával kapcsolatban lévő főbb szakterületek (Forrás: Lakatos P.: Logisztika a közszolgáltatásban, 2018)
2. ábra: A logisztikai vevőkiszolgálási ciklus (Forrás: Gelei A.: Logisztikai döntések, 2016)
3. ábra: A logisztika céljainak változása az idő függvényében (Forrás: Lakatos P.: Logisztika a közszolgáltatásban, 2018)
4. ábra: A Porter-féle értéklánc (Forrás: Stocker M.: Dematerializálódás az értékteremtésben, 2013)
5. ábra: A szolgáltatási színvonal és a logisztikai költségek kapcsolata (Forrás: Lakatos P.: Logisztika a közszolgáltatásban, 2018)
6. ábra: Az ellátási lánc felépítése és szereplői
(forrás: https://slidetodoc.com/presentation_image/474f981db7e87496330352f9572690c8/image-19.jpg)
7. ábra: Egy ellátási lánc folyamatai
(forrás: https://slidetodoc.com/presentation_image_h/eb9cae883f740cfd6eddcba11b74a02c/image-2.jpg alapján saját szerkesztés)
8. Ábra: A Coral Truck Kft. székhelye és a járművek két telephelye
(forrás: <https://maps.hungaricana.hu/hu/HTITerkeptar/34496/view/?bbox=-3900%2C8759%2C17844%2C696> alapján saját szerkesztés)
9. Ábra: Fuvarozási célországok az Európai Unió területén belül
(forrás: <https://www.deviantart.com/xgeograd/art/Blank-Map-of-Europe-2015-572993024> alapján saját szerkesztés)
10. Ábra: Export szállítmányok teljesítési helyei Észak-Olaszországban
(forrás: https://d-maps.com/carte.php?num_car=24418&lang=en alapján saját szerkesztés)
11. Ábra: A Coral Truck Kft. kamionjai (forrás: Coral Truck Kft.)
12. ábra: Egy fuvar folyamata a Coral Truck Kft.-nél (forrás: saját szerkesztés)
13. ábra: EU-n belüli fuvarok száma 2018 és 2022 között
(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)

14. ábra: EU-n belüli és belföldi fuvarok száma
(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)
15. ábra: Belföldi fuvarok száma 2018 és 2022 augusztus 31 között
(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)
16. Ábra: Saját és alvállalkozó fuvarszervezővel teljesített fuvarok aránya 2022-ben augusztus 31-ig bezárólag
(forrás: Coral Truck Kft. dokumentumai alapján saját szerkesztés)
17. Ábra: A Közúti Fuvarozási Árindex értéke 2022 első félévében, 2021-hez viszonyítva
(forrás: <https://trans.info/hu/a-rendszervaltas-ota-nem-latott-emelkedest-erhetnek-el-a-kozuti-fuvarozas-dijai-2022-ben-mondja-lajko-ferenc-302791>)

1.sz. melléklet: Számlázás a FuvarSys vállalatirányítási rendszerben (forrás: Coral Truck Kft.)

FuvarSys Vír® Fuvarszervező, Pénzügyi és Controlling Rendszer

Fuvar Számla Költség CRM Szerviz LOGÓkárta: Pénzügy Jelentés Egyéb Törzs (?) Súgó

Bejelentkezés

Kijelentkezés

MUNKATERÜLET
Engedélyek, lejáratok figyelése

Gépjárművezetők

Gépjárművek

Kapcsolat Alapadatok

Hírek, Információk

Ilyen nekünk

Távsegítség

Távsegítség

Betöltés: 0:00:40mp

Fuvar Számla

Fuvar számla

1. Fuvarszáma (Tétel)

2. Fuvarszámla (Gyűjtő, Összevont)

3. Szolgáltatás számla

Módosító számla beállítás

Keresés

Létrehozás

Számlaszám

Rendszám

Megbízó

#

Mo pozíciószám

Fuvar típus

Lerakodás

Fuvarrel

Saját poz:

Fizetendő

0

0

Számkoda

- Számlázható (Teljesített) fuvarok listája -

#

Típus I.

Típus II.

Járat szám

Alkelt

Saját pozíció

Pozíció

Fuvarleveg

Referencia

VevőSzámleltető (Megbízó)

Teljesítés

Ugriközö

Fel

Fuvarátétel számlázása

Fuvarszolgáltatás számlázása

Előlegszámla

Üzenatyag pótlói

Egyéb információk

Számla tételei

Fizetés "Pénztérmet"

Fizetési mód

Átváltás

Valuta számla

Számla kelte

Teljesítés

Számvitel teli

Esedékes

Bankszámlaszám

K&H Bank Zrt.

Arányban

1

0

Fuvaridj (Berföldi Sz.)

TC Olmány

0

Fuvaridj (Külföldi Sz.)

Útadj

0

Egyéb

0

Számla nyelve

Magyar - Angol

Magyar - Szlovák

Magyar - Német

Magyar - Francia

Megbízó információ

Fuvarátétel számlára

Képernyőre

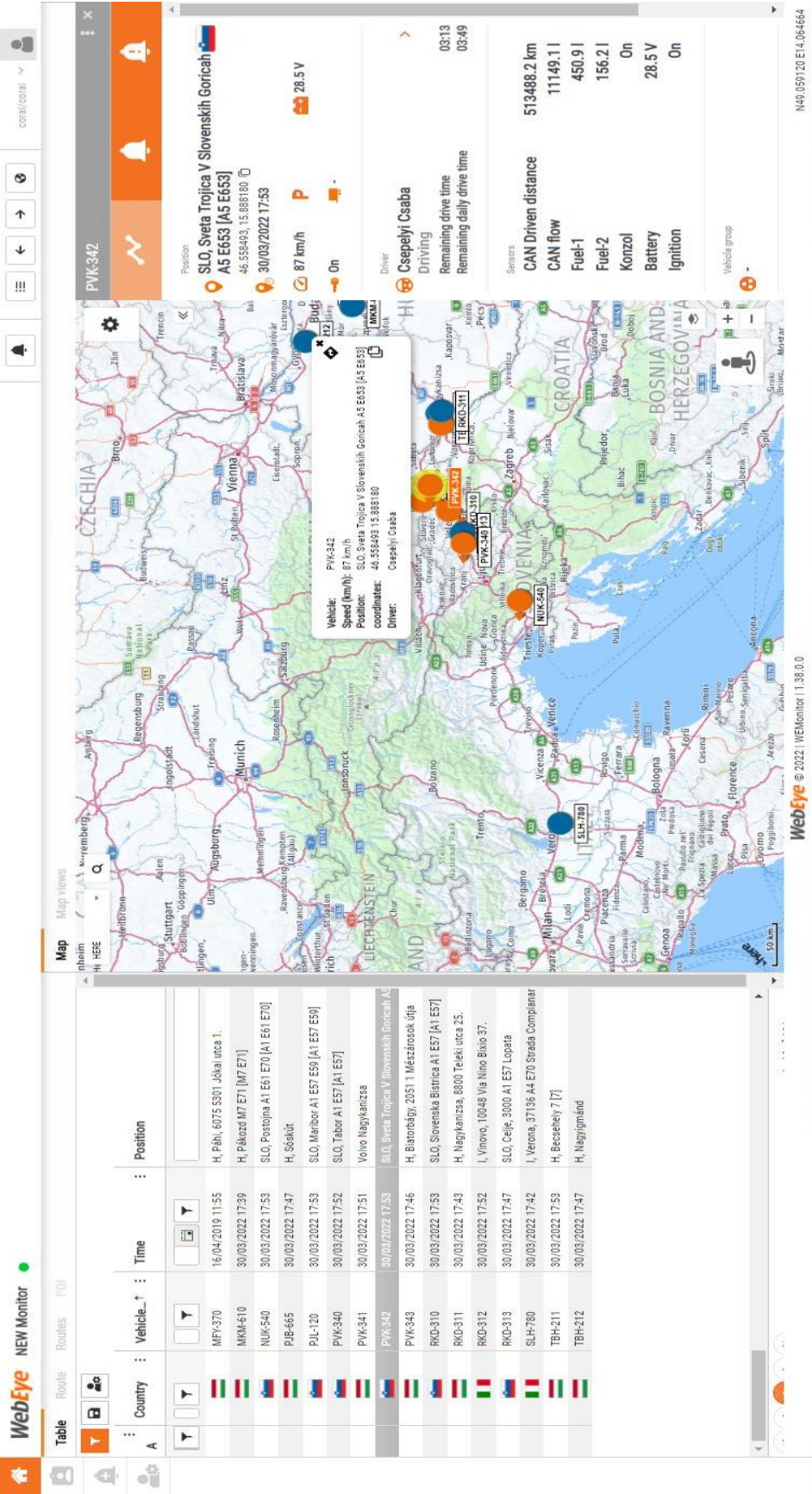
Elkészíti / Nyomat

Tétel törés

Kilépés

[illegible]

3.sz. melléklet: A WebEye flottakövetési rendszer felülete (forrás: Coral Truck Kft.)



(forrás: Coral Truck Kft.)



5.sz. melléklet: Fuvarok nyilvántartása a Google Sheet rendszerben (forrás: Coral Truck Kft.)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
		Megbízó	egyéb	Lerakó	Rendszám	Fel Nettó	Le Nettó	Iteli rakott súly	havi rakott súly	Híam	
1											
2											
3		2021.11.01 hétfő									
4											
5		2021.11.02 kedd									
6											
7	Mór - I-37 Arcole - 1000007374 / 2000008405	RWA AT	jel	1222 Bp.	NUK-540	küldve	26210	26210			
8	Dunaúlváros - I-37 Arcole	Dunagabona A0094	jel	Dunaharaszti	PVK-341	küldve	26220	26220			
9	Gyöngyös - I-25 Montichiari	Ferraroni	jel	Halvan	SLH-780	küldve	25780	25780			
10	Dunaúlváros - I-25 Dello	Dunagabona A0139	jel	Dunaharaszti	PVK-340	küldve					
11	Vásárosnamény- Izsák	Berry mix	jel - 10 pal	Trend - cargo	PLE-321WVCJ-921	küldve					
12											
13											
14	2021.11.03 szerda										
15											
16	Sajtoskál - I-20 Alzate Brianza 2000007922	RWA AT	jel	Győr	RKO-312	küldve	25640	25700			
17	Győr - I-25 Montichiari	MTL	jel	Győr	MKM-610	küldve					
18											
19	2021.11.04 csütörtök										
20											
21	Pusztaszabolcs - I-45 Castelmassa	AgrimpeX	jel - előrak	1222 Bp.	NUK-540	küldve	26140	26100			
22	Tömörd - I-46 Solarolo	Mauthner	előrak jel	Győr	PVK-341	küldve	26380	26380			
23	Böhönye - I-37 Arcole	MEC	jel	Balatonszászó	PVK-342	küldve	25600	25480			
24	Pusztaszabolcs - I-45 Castelmassa	AgrimpeX	jel	Törökkálmt	PVK-343	küldve	25680	25680			
25	Dunaúlváros - I-36 Pozzeleone	Dunagabona 424-21	jel	Soltvadkert	RKO-311	küldve	25540	25560			
26	Nagycentk - I-30 Pordenone - 2000007628	RWA A	jel	Győr	RKO-313	küldve	26140	26120			
27											
28	Dunaúlváros - I-36 Pozzeleone	Dunagabona 424-21	jel	Joda	RKO-310WAS-017	küldve	24980	25200			
29	Budaörs - Tiszalúc	Interpolimeri	1 pal	Komlós Ádám EV	NEX-643	küldve					

A ZÁRÓDOLGOZAT/SZAKDOLGOZAT/DIPLOMADOLGOZAT TARTALMI KIVONATA

A Coral Truck Kft. logisztikai folyamatainak elemzése (Fókuszban a fuvarozás és a szállítmányozás)

Danis Anna

Ellátáslánc-menedzsment MSc, levelező tagozat
Agrár- és Élelmiszergazdasági Intézet

Belső témavezető: Dr. Szabó Lajos, egyetemi tanár, MATE

Külső témavezető: Siroki Gábor, cégvezető, Coral Truck Kft.

A Coral Truck Kft. egy fuvarozó és szállítmányozó vállalat, főbb profilja az olaszországi importok és exportok. Import irányba sokféle cikket, export irányba főként ömlesztett árut szállítanak. Legfontosabb stratégiai céljaik közé tartozik a vevői elégedettség elérése, a folyamatos fejlődés és a gazdaságos működés. Mindennapi fuvarszervezői tevékenységük során a FuvarSys vállalatirányítási rendszert, a WebEye-t, a Google Sheet-et és a Timocom fuvarbörzét használják.

Kutatásom során a vállalat külső és belső tényezőit vizsgálva PESTEL és SWOT elemzést végeztem, a magyarországi logisztikai szolgáltatók régiónkénti elhelyezkedéséből pedig Hoover-indexet számoltam. A Coral Truck Kft. legnagyobb erőssége a rugalmassága, a versenyképes fuvardíjai és a modern eszközparkja. Kiemelhető hiányosságuk a saját szervizpark hiánya, jelenleg és a közeljövőben a legnagyobb veszélyt a működésükre az infláció jelenti, ami többek között a folyamatos üzemanyagár-emelkedésben és a drága útdíjakban mutatkozik.

A Coral Truck folyamatosan növelte a flottáját, ennek következményeként teljesített fuvarjainak száma az utóbbi időszakban évről évre növekedő tendenciát mutat.

Diplomadolgozatomban végén javaslatot tettem az állandó partnerkör bővítésére, a nagyobb mértékű promócióra, több szakmai továbbképzésre és egy saját raktárépület létesítésére.

A továbbiakban is érdemes lehet azzal foglalkozni, hogy a háborús helyzet, az infláció, az aszály, az útdíjak emelkedése, a sofőrhiány, az energiahordozó-árak emelkedése és a logisztika területén való informatikai és egyéb technológiai fejlesztések milyen hatást gyakorolnak majd hosszútávon a logisztikai szolgáltatások minőségére és milyen új megoldásokat hoznak a felsorolt kihívások.

1. sz. függelék – Témaválasztási lap

ZÁRÓDOLGOZAT / SZAKDOLGOZAT / DIPLOMADOLGOZAT*
TÉMAVÁLASZTÁSI LAP

Hallgató tölti ki!

Hallgató neve: Danis Anna Neptun kódja: 1669SA

Szak: Ellátásilanc- menedzsment

Képzési hely*: Budai Campus / Georgikon Campus (Keszthely) / Kaposvári Campus /
Károly Róbert Campus (Gyöngyös) / Szent István Campus (Gödöllő) /
Szarvasi Képzési Hely

Képzési szint*: FOSZK/BA/BSc / MA/MSc/SZTK Évfolyam: 2.

Tagozat*: Nappali / Levelező / Távoktatás

Szakirány(ok) / Specializáció(k)*: _____

Hallgató e-mail címe: danisanna97@gmail.com

A témát kiadó Intézet / Tanszék neve:

Agrár- és Élelmiszergazdasági Intézet / AKMT

Belső konzulens neve és beosztása: Dr. Szűcs Gábor egyetemi tanár

Külső konzulens neve, beosztása és munkahelye: Siroki Gábor, cégvezető,
Coral Truck Kft.

Diploma-, Szak- vagy Záródolgozat témája:

A Coral Truck Kft. logisztikai folyamatainak elemzése
(Fókuszban a szállítmányozás és a fuvarozás)

Kelt: Gödöllő, 2021 év dec. hó 1. nap

Dr. Szűcs Gábor
Belső konzulens

Siroki Gábor
Külső konzulens

Danis Anna
Hallgató

Intézetigazgató / Tanszékvezető/ Szakfelelős tölti ki! – aláírást követően a témaválasztási lap elektronikusan megküldendő a tanulmányi ügyintézőnek és a befogadó intézet adminisztrációjának.

Témaválasztással egyetértek/nem értek egyet*

Kelt: _____ év _____ hó _____ nap

Szakfelelős/Szakkoordinátor

A dolgozat témát befogadom/nem fogadom be*

Kelt: _____ év _____ hó _____ nap

Intézetigazgató/Tanszékvezető**

*Kérjük a megfelelőt aláhúzni!

**Amennyiben az érintett szak és a témát kiadó intézet vezetője nem a hallgató képzési helye szerint illetékes campuson dolgozik, akkor az intézet adott campuson illetékes tanszékének vezetője – (ennek hiányában az intézetigazgató), ill. a szak campus koordinátora (ennek hiányában a szakfelelős) írja alá.

KONZULTÁCIÓS NYILATKOZAT

A Danis Anna (név) (hallgató Neptun azonosítója: 1669SA)
konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a
~~záródolgozatot/szakedolgozatot/diplomadolgozatot/portfólió~~¹ áttekintettem, a hallgatót az
irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól
tájékoztattam.

A záródolgozatot/szakedolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót a záróvizsgán történő védeésre
javaslom / nem javaslom².

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

Kelt: 2022. év november hó 3. nap


Belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő aláhúzendő.

³ A megfelelő aláhúzendő.

4. sz. függelék – Hallgatói és konzulensi nyilatkozat minta

NYILATKOZAT

Alulírott Danis Anna, a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem, Budai Campus, Ellátás- és menedzsment szak nappali/levelező* tagozat végzős hallgatója nyilatkozom, hogy a dolgozat saját munkám, melynek elkészítése során a felhasznált irodalmat korrekt módon, a jogi és etikai szabályok betartásával kezeltem. Hozzájárulok ahhoz, hogy Záródolgozatom/Szakdolgozatom/Diplomadolgozatom egyoldalas összefoglalója felkerüljön az Egyetem honlapjára és hogy a digitális verzióban (pdf formátumban) leadott dolgozatom elérhető legyen a témát vezető Tanszéken/Intézetben, illetve az Egyetem központi nyilvántartásában, a jogi és etikai szabályok teljes körű betartása mellett.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem*

Kelt: 2022. év november hó 3. nap

Danis Anna
Hallgató

NYILATKOZAT

A dolgozat készítőjének konzulense nyilatkozom arról, hogy a Záródolgozatot/Szakdolgozatot/Diplomadolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A Záródolgozatot/Szakdolgozatot/Diplomadolgozatot záróvizsgán történő védésre javaslom / nem javaslom*.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem*

Kelt: 2022. év november hó 3. nap

Dr. Lukács Lejla
Belső konzulens

*Kérjük a megfelelőt aláhúzni!