

## **A hazai logisztikai szolgáltatók körében végzett kutatás eredményei**

### **I. RÉSZ**

**Karmazin György<sup>1</sup>**

#### **Absztrakt:**

*2013 nyarán a Gödöllői Szent István Egyetem Gazdálkodás- és Szervezéstudományok Doktori Iskola képzésén írt értekezés keretében 56 hazai logisztikai szolgáltató vállalat (3PLP) kérdőíves megkeresésével kutatás zajlott, melyben partnerként – a doktoranduszhallgató piaci érintettsége miatt – a GfK Hungaria Piackutató Intézet is szerepet vállalt. A doktori disszertáció keretén belül elvégzett primer kutatás 56 kérdést fogalmazott meg a hazai logisztikai szolgáltatók elsőszámú vezetői felé, melyekre a kapott válaszok eredményeit rövidített formában 3 általános plusz 1 záró, a hipotéziseket és a doktori értekezés eredményeit is magába foglaló részekben bocsájtjuk az olvasó rendelkezésére a több mint 200 oldalas dokumentum egyes részeit.*

#### **1. Bevezetés.**

3 PLP-kre irányuló és a velük foglalkozó kutatás ritka (Selviaridis-Spring, 2007), nem sok létezik belőle a világon. Többnyire amerikai és angol kutatási eredményeket találhatunk, ilyenek például Murphy és Daley 2001-ben, Markides és Holweg 2006-ban végzett kutatásai (Murphy-Daley, 2001), (Markides-Holweg, 2006). Az utóbbi években az Észak-Európai országok például norvég kutatói is megjelentették, a logisztikai szektor szereplőivel foglalkozó tudományos eredményeiket (Huemer, 2011). Magyarországon 2005-ben jelent meg Bokor Zoltán „Az Intermodális logisztikai szolgáltatások helyzetének értékelése, fejlesztési lehetőségeinek feltárása” írása, amelyben a 3 PLP-ket érintő részekben elsősorban a kapcsolódó szakirodalmak feldolgozására, a definíciók megfogalmazására és magyarázatára irányul (Bokor, 2005). A Magyar Szállítványozók és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége (MSZSZ) által készített éves jelentés mellékleteként a tagvállalatok körében elvégzett kérdőíves kutatás összefoglaló adatairól kaphatunk rövid tájékoztatást. Sajnos a válaszadási hajlandóság 50%-os (30-35 logisztikai szolgáltató válaszira épül) illetve a teljesítmény és gazdálkodási számok kissé szűk és általános információval bírnak. Áttörésként jelent meg Bank és társai 2010-ben végzett kutatása, mely alapos és átfogó képet ad a hazai szállítási, szállítványozási és logisztikai piac szereplőinek gazdasági helyzetéről és a szektor várható piaci mozgásairól (Bank, 2010). Napjainkban pedig már hazai szakcikknek gyakori témájaként is megjelenik a logisztikai szolgáltatók vizsgálata (Horváth, 2012), (Hegyi-Horváth, 2012). A doktori értekezés keretén belül létrejött empirikus kutatás a hazai logisztikai szolgáltatók gazdálkodási sikertényezőik átfogó vizsgálatával foglalkozik. Többek között az előző szakirodalmakra épülve ellenben egy új megközelítésbe helyezve a fókuszba helyezett vállalkozások életét.

---

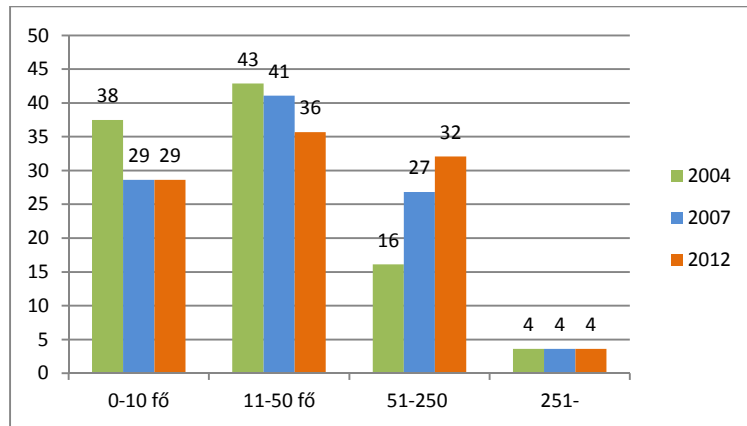
<sup>1</sup> A Gödöllői Szent István Egyetem doktorjelöltje és a **BI-KA** Logisztika Kft. tulajdonosa

## 2. Alapítás.

**Alapítási évüket** tekintve a megkérdezett logisztikai szolgáltató vállalatok 13%-a 1990-es alapítású, mely évben a rendszerváltásnak köszönhetően számos vállalkozó kezdett bele saját tervei megvalósításába. Így nem meglepő, hogy kutatásunk vállalatai többségében is ebben az időszakban alakultak, a vizsgált vállalatok **27%-a 1989 és 1991 között jött létre**. A következő kiemelkedő időszak 1998, amikor is a vizsgált cégek 11%-a kezdte meg tevékenységét. A gazdasági válság idején a vállalkozási kedv mindösszesen 2% volt, mely érték a legalacsonyabbak között szerepel. **Alapítási tevékenységüket** vizsgálva az **56 vállalatból 36 nemzetközi közúti szállítmányozással** kezdte meg (többek között) a tevékenységét. A GKI Gazdaságkutató Zrt 2008-ban végzett felmérése is hasonló eredményre jutott, miszerint „a legtöbb hazai logisztikai szolgáltató, szállítmányozóként kezdte el üzleti tevékenységét” (Bank, 2010). Az **induló szolgáltatásokat megvizsgálva 50% felett** van azon hazai logisztikai szolgáltató cégek száma, amelyek belföldi közúti, nemzetközi közúti árufuvarozási vagy belföldi közúti szállítmányozási szolgáltatást kínáltak elsősorban az alapítást követően. Az induló logisztikai szolgáltató vállalkozások közül **32%-a** végzett elsősorban raktározási feladatokat. **10 és 20% közötti** arányt mutatnak a vasúti fuvarozás és/vagy szállítmányozás, légi fuvarozás és/vagy szállítmányozás, vízi fuvarozás és/vagy szállítmányozás, konténerek fuvarozása és/vagy szállítmányozása, vámügynöki tevékenység, túlméretes áruk fuvarozása és/vagy szállítmányozása, megbízók által kiszervezett logisztikai tevékenységek elvégzése gyáruddvaron belül/kívül, szállítmánybiztosítás, valamint logisztikai tanácsadás szolgáltatások. A kutatásban részt vett vállalatok **75%-a döntően magyar tulajdonosokból álló tulajdonosi körrel** rendelkezik.

## 3. Pénzügyi adatok, vállalati méret és foglalkoztatás.

A **pénzügyi teljesítményeket** görcső alá véve, 2011-hez képest 2012-ben a **hazai logisztikai szolgáltató cégek 55%-a produkált növekedést**, ebből 30%-uk 10%-nál kisebb mértékben növekedett. A válaszoló cégek 21%-nál stagnálás volt tapasztalható. Az **adózás előtti eredmény** a vállalatok **21%-ánál jelentősen javult**, 27%-nál kis mértékben javult, 18%-nál stagnált, 22% esetében pedig kis mértékben romlott. A többségnél tehát javulás vagy stagnálás történt, ami pozitív képet mutathat a hazai logisztikai szolgáltatók eredményességéről. A **vállalatok méretét szemlélteti az 1. ábra a foglalkoztatottak száma alapján**. Az 56 vizsgált logisztikai szolgáltató vállalat többségében mikro, kis- és középvállalkozás. A mikro vállalkozások (0-10 fő) száma 2004-hez képest csökkent, azonban 2007-ről 2012-re nem változott. A kutatási eredmények mélyebb vizsgálata során érdekességgként megállapítást nyert többek között az, hogy 2012-ben például a vizsgált sokaság 11%-a volt 5 fős mikro vállalkozás. Megállapítható, hogy **amíg a mikro és kisvállalkozások száma csökkent a vizsgált időszakban, addig a középvállalkozásoké jelentős mértékben nőtt**.

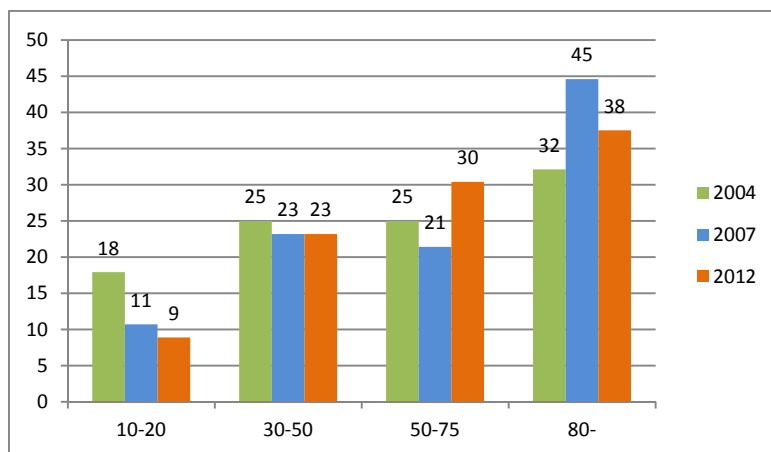


1. ábra. A vizsgált hazai logisztikai szolgáltatók által foglalkoztatottak száma (2004-2007-2012)

A nagyvállalatok esetében a munkavállalói létszám csökkenése figyelhető meg, hiszen 2004-ben például a legnagyobb vállalat 1500 főt, míg 2007-ben és 2012-ben már csak 440 főt foglalkoztatott. Ez valószínűleg szétválás, kiszervezés, profiltisztítás stb. okokra vezethető vissza.

#### 4. Megrendelői kör, akvizíciók és földrajzi elhelyezkedés.

A vállalatok 10 legnagyobb ügyfelétől származó bevételének arányát mutatja a 2. ábra a teljes bevételhez viszonyítva 2004, 2007 és 2012 években.

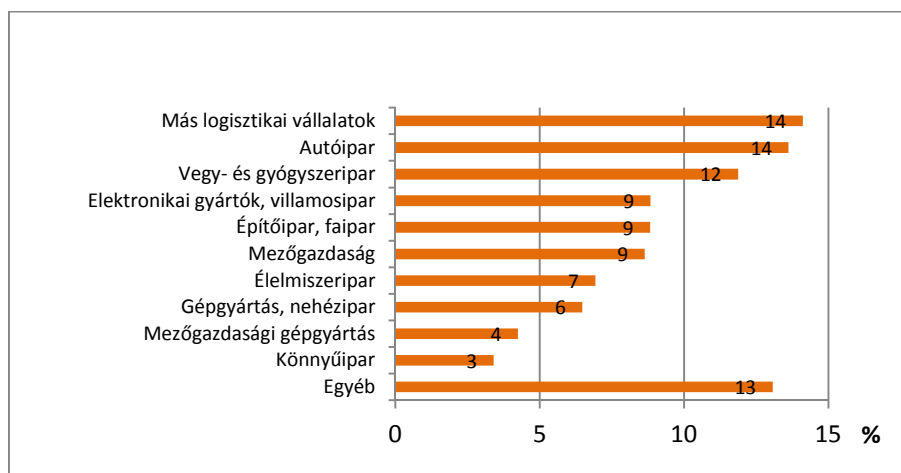


2. ábra. 10 legnagyobb ügyféltől származó bevétel aránya a teljes bevételhez

A vizsgált logisztikai szolgáltató vállalatok többsége 80% feletti arányban függ a 10 legnagyobb ügyfelétől. 2004-ben több mint a fele ellenben a válságot megelőző évben, 2007-ben már a válaszadók közül 45 vállalat adatai mutatták ezt a „kockázatos” arány értéket, ami 2012-re 38-ra esett vissza.

A fenti adatok értékelése során jelentős kockázatként jelenik meg az, hogy a **TOP 10 megrendelők** pénzügyi vagy működési **problémái jelentős hatással lehetnek** a vele kapcsolatban álló hazai **logisztikai szolgáltató vállalkozásokra**, így akár egy-két kiemelt partner elvesztése, vagy azok meggyengülése folytán láncreakcióként is összeomolhat a több éves, széleskörű kapcsolati „rendszer”. A **TOP 10 megrendelővel kialakított szoros együttműködés** esetében lényeges a **bizalom** és a rendszeres kapcsolattartás az üzleti kockázatok minimalizálása érdekében.

Az **iparági megrendelések eloszlását** mutatja a 3. ábra. A hazai logisztikai szolgáltató vállalatok teljes bevételéhez, átlagban **más logisztikai cégek (14%)** és az **autóipar (14%)** járul hozzá leginkább. Ez egy érdekes eredmény, hiszen a hazai logisztikai szolgáltatók piaci magatartásának és üzleti stratégiájának kérdését, vagyis **verseny és/vagy együttműködést** veti fel, amelyben a 14%-os, egymástól való vállalási arány, jelentős ügylet számú együttműködést feltételez.



3. ábra. Iparági megrendelés eloszlása a hazai logisztikai szolgáltatók megrendelői körében

**A vállalatok 89%-a esetében nem történt felvásárlás** és 91%-nál pedig nem volt egyesülés. A felvásárlásokat tekintve 2% azok aránya, akik már négy jelentős változáson (akvizíció, felvásárlás, egyesülés stb.) estek át, 5%-uk pedig csak egyszer hajtott végre hasonló stratégiai lépést. **A felvásárlásoknak köszönhetően az árbevételek 3 hazai logisztikai szolgáltató vállalatnál 5%-al, 2 vállalatnál 10%-al és 1 vállalatnál 30%-al emelkedtek.** A hazai logisztikai szolgáltató **vállalatok 59%-a egy telephellyel rendelkezik**, 21%-uk kettővel, 16%-uk pedig 3 és 9 közötti telephelyet üzemeltet. A telephelyek alacsony száma érthető, hiszen a választ adó szolgáltató többsége mikro vagy kisvállalkozás. Mindemellett a cégek 48%-a Budapesten, 38%-a megyeszékhelyen is, 41%-a vidéki városban is, 11%-a községben is és csupán 2%-a rendelkezik külföldi telephellyel is. **Budapest és a megyeszékhelyek magas részaránya szembeűnő**, és jól jellemzi hazánk Budapest központúságát, az áru kibocsájtók és áruáramlások kereszteződéseinek elhelyezkedését az országban.

**Folytatás a következő számban.**

## Irodalomjegyzék

- Bank, D. (szerk.). (2010): A magyarországi szállítási, szállítmányozási és logisztikai piac elemzése. GKI Gazdaságkutató Zrt.
- Bokor, Z. (2005): Az Intermodális logisztikai szolgáltatások helyzetének értékelése, fejlesztési lehetőségeinek feltárása. BME OMIKK Logisztika, 2005. május-június, 10, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, 22-65. oldal
- Hegyí, C. – Horváth, A. (2012): A hatékony logisztikai szolgáltatások informatikai összefüggései 3PL szolgáltatóknál. In: Sándor I., (szerk.): *Transpack*.
- Horváth, A. (2012): A nemzetközi szállítmányozó vállalatok tevékenységének változása az ellátási lánc tükrében. In Majoros P. – Beszteri B. (szerk.), Győr, 147-150. oldal
- Huemer, L. (2011): Unchained from the chain: Supply management from a logistics service provider perspective. *Journal of Business Research*, 258–264. oldal
- Markides, V. – Holweg, M. (2006): On the diversification of international freight forwarders – A UK perspective. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*.
- Murphy, P. – Daley, J. (2001): Profiling international freight forwarders: an update. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 152-168. oldal
- Selviaridis, K. – Spring, M. (2007): Third party logistics: a literature review and research agenda. *The International Journal of Logistics Management*, 125-150. oldal